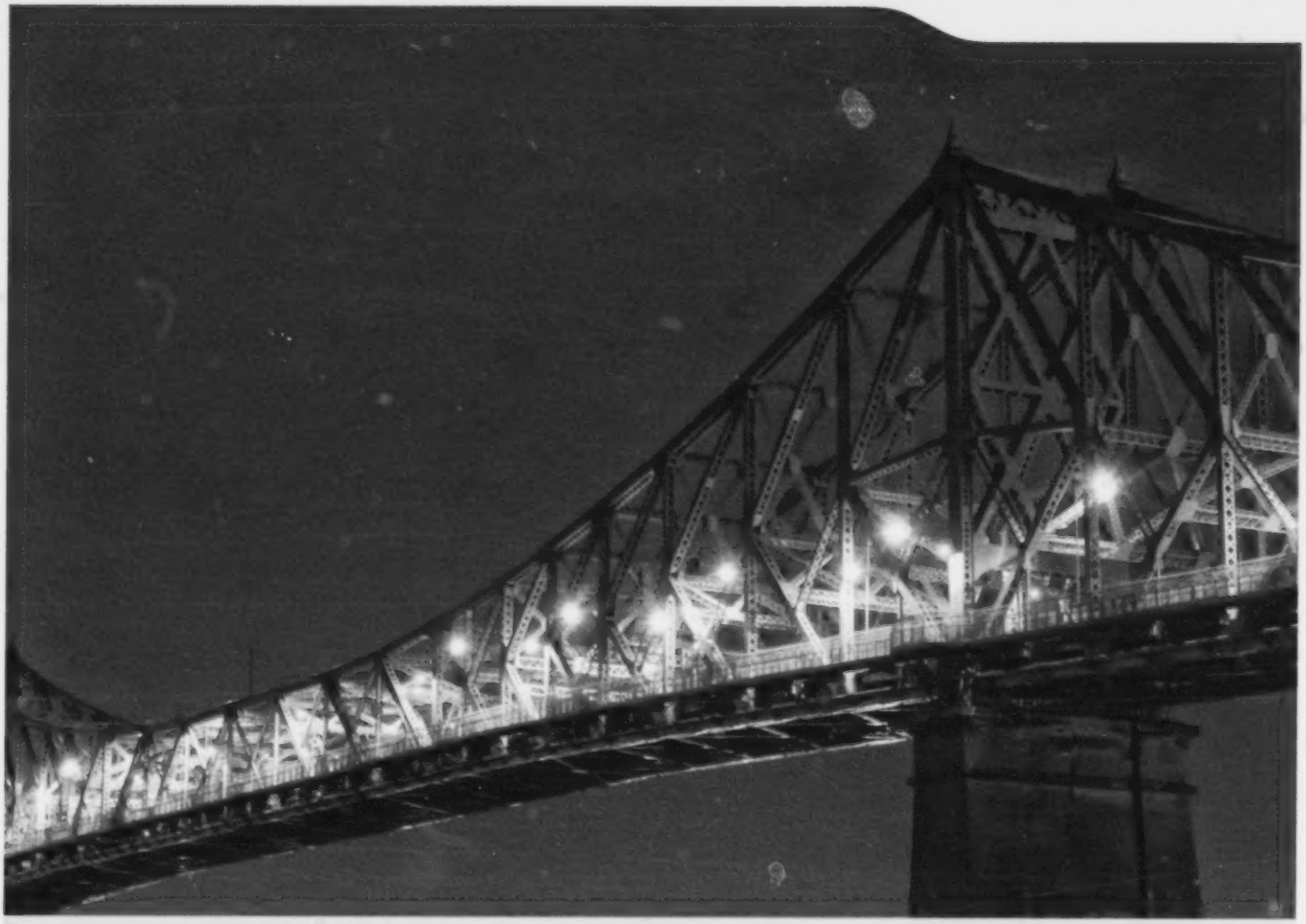
Transports Canada Transport Canada



TRANSPORTS CANADA

Rapport ministériel sur le rendement

2012-2013

Canada

Transports Canada

2012–2013

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

Table des matières

Message de la ministre **1**

Section I : Survol de l'organisation **3**

Raison d'être 3
Responsabilités 3
Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes 4
Priorités organisationnelles 5
Analyse des risques 11
Sommaire du rendement 17
Profil des dépenses 26
Budget des dépenses par crédit voté 27
Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) 27

Section II – Analyse des programmes et des sous-programmes par résultat stratégique 28

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace 29
Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports 30
Sous-programme 1.1.1 : Cadre qui appuie le marché du transport aérien 33
Sous-programme 1.1.2 : Cadre qui appuie le marché du transport maritime 35
Sous-programme 1.1.3 : Cadre qui appuie le marché du transport terrestre 36
Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 38
Sous-programme 1.2.1 : Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique 41
Sous-programme 1.2.2 : Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers 43
Programme 1.3 : Infrastructures de transport 44
Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien 46
Sous-programme 1.3.2 : Infrastructure de transport maritime 46
Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre 47
Programme 1.4 : Innovation dans le secteur des transports 48
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 51
Programme 2.1 : Air pur – Transport 52
Sous-programme 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance 55
Sous-programme 2.1.2 : Air pur – Programmes 56
Programme 2.2 : Eau propre – Transport 57
Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre 59
Sous-programme 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau 59

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport 60
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire 63
Programme 3.1 : Sécurité aérienne 64
Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne 66
Sous-programme 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne 67
Sous-programme 3.1.3 : Aide aux immobilisations aéroportuaires 67
Sous-programme 3.1.4 : Services des aéronefs 68
Programme 3.2 : Sécurité maritime 70
Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime 72
Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime 73
Sous-programme 3.2.3 : Protection des eaux navigables 75
Sous-programme 3.2.4 : Cession d'installations de formation maritime 76
Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 77
Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire 80
Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire 81
Sous-programme 3.3.3 : Sensibilisation à la sécurité ferroviaire 81
Programme 3.4 : Sécurité routière 82
Sous-programme 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles . 84
Sous-programme 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles 85
Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers 86
Sous-programme 3.4.4 : Sensibilisation à la sécurité routière 87
Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses 88
Sous-programme 3.5.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses 91
Sous-programme 3.5.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses 92
Sous-programme 3.5.3 : Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses 93
Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr 94
Programme 4.1 : Sûreté aérienne 95
Sous-programme 4.1.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne 97
Sous-programme 4.1.2 : Surveillance de la sûreté aérienne 97
Sous-programme 4.1.3 : Programme d'aide aux services de police aux aéroports 98
Sous-programme 4.1.4 : Grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien 99
Programme 4.2 : Sûreté maritime 99
Sous-programme 4.2.1 : Coordination et collaboration en matière de sûreté maritime . 101
Sous-programme 4.2.2 : Surveillance et application de la loi en matière de sûreté maritime 102

Sous-programme 4.2.3 : Cadre de réglementation et de politique en matière de sûreté maritime 103
Programme 4.3 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 104
Programme 5.1 : Services internes 106

Section III: Renseignements supplémentaires 110

Faits saillants des états financiers 110
Tableaux supplémentaires 114
Rapport Dépenses fiscales et évaluations 115

Section IV: Autres sujets d'intérêt 116

Coordonnées de l'organisation 116

Notes finales 117

Message de la ministre

J'ai l'honneur de vous présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* qui fait état des progrès de Transports Canada dans l'atteinte des objectifs énoncés dans notre *Rapport sur les plans et les priorités 2012 2013*.

Transports Canada joue un rôle important pour soutenir l'orientation du gouvernement du Canada en faveur de la croissance économique et pour mettre en œuvre la prochaine phase du Plan d'action économique, et ce, en gardant constamment à l'esprit sa priorité qui est de veiller à la sécurité des Canadiens.

Nous avons réalisé des investissements importants dans les infrastructures de transport pour que les personnes et les marchandises circulent de manière plus efficace et sécuritaire sur les marchés nationaux et internationaux. C'est ainsi que nous avons conclu une entente entre le Canada et l'État du Michigan pour construire le passage frontalier international de la rivière Detroit entre Windsor et Detroit. Nous faisons également avancer le projet qui vise à remplacer à Montréal le pont Champlain par le nouveau pont pour le Saint-Laurent, un ouvrage essentiel aux quelque 60 millions de véhicules qui y transitent chaque année et un lieu de passage pour des échanges commerciaux internationaux estimés annuellement à 20 milliards de dollars.

Nous avons renforcé notre contribution financière au profit d'infrastructures partout au pays, tout en favorisant les échanges internationaux, le tourisme et les affaires qui s'opèrent dans l'ouest du Canada par la Porte de l'Asie-Pacifique.

Pour assurer la sûreté à la frontière avec les États-Unis tout en permettant aux véhicules de la traverser aisément, nous avons honoré les engagements que nous avions pris et qui sont énoncés dans le Plan d'action Par-delà la frontière. Tel est notamment le cas de l'octroi d'une aide financière maximale de 47 millions de dollars pour agrandir et moderniser le poste frontalier de Lacolle (Québec), près de Montréal.

La mise en valeur de nos ressources est un facteur important de la prospérité du Canada et peut très bien se faire en préservant notre environnement de manière responsable. C'est d'ailleurs tout l'esprit de la démarche équilibrée que suit le gouvernement du Canada en la matière. Transports Canada y contribue en s'attachant à renforcer la surveillance, par le truchement d'initiatives, telles que celle du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

Transports Canada s'efforce également de rendre notre réseau de transport plus efficace, efficient et fiable. C'est ainsi que la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises* a depuis cette année force de loi. Rappelons que cette nouvelle loi vise à encourager les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs à négocier ensemble des ententes

de service, ce qui permet d'accroître l'efficacité du réseau ferroviaire tout en rendant le Canada plus compétitif sur les marchés internationaux.

En dernier lieu, il faut savoir que Transports Canada continue de simplifier ses programmes et de réduire les lourdeurs administratives de manière à concentrer son énergie sur son rôle essentiel, qui est de faire en sorte que les Canadiens puissent compter sur un réseau de transport qui soit tout à la fois sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Nous avons tous été témoins des conséquences des inondations en Alberta, ainsi que du déraillement tragique de Lac-Mégantic. Ces évènements viennent tristement nous rappeler que nous pouvons toujours en faire davantage pour rendre notre réseau de transport plus sécuritaire. Aujourd'hui comme demain, il n'y a aucun enjeu plus important, que ce soit à mes yeux ou à ceux des gens de Transports Canada.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

Section I : Survol de l'organisation

Raison d'être

Transports Canada [i]est responsable de l'élaboration des programmes et des politiques en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère est tenu, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*,[ii] de rendre compte de l'état du réseau national de transport. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan afin d'assurer que toutes les parties du réseau de transport, à l'échelle du Canada, fonctionnent conjointement de manière efficace.

Responsabilités

Notre mission est de servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui soit sûr et sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement, qui ouvre les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et qui appuie les industries de services. Un réseau qui est à la mesure des défis que posent la topographie et la géographie, et qui relie les collectivités et atténue les effets négatifs causés par la distance qui sépare les gens. Ces rôles essentiels mettent en évidence les relations d'interdépendance du transport dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

Notre Vision
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable assure la cohésion et la conciliation des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Les trois grands principes de notre vision accordent une attention toute particulière aux objectifs suivants :

- un niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes de rendement et à la réglementation, au besoin;
- l'efficacité dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable en fonction de la concurrence et de l'utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- un plus grand respect de l'environnement pour l'héritage des générations futures de Canadiens en se fondant sur les processus de planification et d'évaluation environnementale lors des décisions en matière de transport et de l'utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Transports Canada élabore les programmes et les politiques en matière de transport du gouvernement du Canada. Nous appliquons directement plus de 50 lois liées au secteur des transports,[iii] et partageons l'application de nombreuses autres. Transports Canada a recours à des politiques, des programmes, des mesures législatives, des règlements et des lignes directrices

pour répondre aux attentes des Canadiens, et il les fait respecter grâce à des systèmes d'exécution appropriés.

Pour les domaines où il n'exerce pas de responsabilité directe – par exemple, la construction et l'entretien des réseaux routiers – Transports Canada a recours à un financement et à des partenariats stratégiques pour promouvoir le mouvement sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans tout le pays. Ainsi, nous jouons un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le reste du monde fonctionnent conjointement de manière efficace et efficiente. Nous produisons aussi un rapport sur la situation des transports au Canada, comme l'exige la *Loi sur les transports au Canada*.

Le portefeuille de Transports Canada[1] comprend :

- 43 organisations à régie partagée, dont 21 administrations aéroportuaires et 17 administrations portuaires partout au Canada, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent[iv], NAV CANADA[v] ainsi que la Buffalo and Fort Erie Bridge Authority[vi];
- 11 sociétés d'État, dont les quatre administrations de pilotage, VIA Rail Canada[vii], l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien[viii] et la Société canadienne des postes[ix];
- un tribunal et deux organismes administratifs, soit le Tribunal d'appel des transports du Canada[x], l'Office des transports du Canada[xi] et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires[xii].

Ensemble, ces organismes contribuent à la compétitivité du Canada en offrant un réseau de transport efficace qui contribue à renforcer l'économie; en veillant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport; en protégeant l'environnement; en améliorant la qualité de vie dans nos villes et collectivités.

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes

En 2012–2013, comme l'illustre le tableau 1, l'architecture d'alignement des programmes (AAP) de Transports Canada comprend 16 programmes qui contribuent à l'atteinte des quatre résultats stratégiques ministériels. Le 16e élément de programme, Services internes,[2] appuie les quatre résultats stratégiques. Ces résultats stratégiques contribuent expressément à cinq résultats du gouvernement du Canada. La Section II du présent rapport explique de quelle façon les résultats

[1] Tient compte des changements au Ministère annoncés le 15 juillet 2013.

[2] Il convient de signaler que les Services internes ne constituent pas de fait un programme. Ils comprennent des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont administrés de façon à favoriser l'exécution efficiente et efficace des programmes du gouvernement du Canada. Les Services internes recoupent tous les programmes du ministère énumérés dans l'AAP; ils font partie intégrante de l'AAP et sont situés à l'échelon des programmes dans cette dernière.

stratégiques et les activités de programme de Transports Canada contribuent à ces secteurs de résultat.

Tableau 1: L'architecture d'alignement des programmes (AAP) de Transports Canada

L'Architecture d'alignement des programmes (AAP) de Transports Canada de 2012-13				
Résultat stratégique 1:Un réseau de transport efficace				
Programme	**Sous-programme**			
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
1.3 Infrastructures de transport	1.3.1 Infrastructure de transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre	
	Sous-sous-programme	**Sous-sous-programme**	**Sous-sous-programme**	
	1.3.1.1 Gérance des Administrations aéroportuaires 1.3.1.2 Exploitation des aéroports 1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	1.3.2.1 Gérance des Administrations portuaires canadiennes 1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien 1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien 1.3.2.4 Exploitation des ports	1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien 1.3.3.2 Gérance des ports fédéraux 1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et frontalières 1.3.3.4 Soutien au réseau de transport en commun	
1.4 Innovation dans le secteur des transports				
Résultat stratégique 2:Un réseau de transport respectueux de l'environnement				
Programme	**Sous-programme**			
2.1 Air pur – Transport	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		2.1.2 Air pur – Programmes	
2.2 Eau propre – Transport	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	
2.3 Gérance de l'environnement-Transport				
Résultat stratégique 3:Un réseau de transport sécuritaire				
Programme	**Sous-programme**			
3.1 Sécurité aérienne	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	3.1.4 Services des aéronefs
		Sous-sous-programme 3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique 3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
3.2 Sécurité maritime	3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	3.2.3 Protection des eaux navigables	3.2.4 Cession d'installations de formation maritime
3.3 Sécurité ferroviaire	3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.3.3 Sensibilisation à la sécurité ferroviaire	
3.4 Sécurité routière	3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	3.4.4 Sensibilisation à la sécurité routière
3.5 Transport des marchandises dangereuses	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses	3.5.3 Intervention d'urgence Transport des marchandises dangereuses	
Résultat stratégique 4:Un réseau de transport sûr				
Programme	**Sous-programme**			
4.1 Sûreté aérienne	4.1.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	4.1.2 Surveillance de la sûreté aérienne	4.1.3 Programme d'aide aux services de police aux aéroports	4.1.4 Grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien
4.2 Sûreté maritime	4.2.1 Coordination et collaboration en matière de sûreté maritime	4.2.2 Surveillance et application de la loi en matière de la sûreté maritime	4.2.3 Cadre de réglementation et de politique en matière de sûreté maritime	
4.3 Sûreté du transport terrestre et intermodal				
Le programme suivant appuie tous les résultats stratégiques au sein de cette organisation				
5.1 Services internes				
5.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	5.1.2 Services de gestion des ressources	5.1.3 Services de gestion des biens		

Priorités organisationnelles

Transports Canada a répertorié cinq priorités opérationnelles pour 2012–2013. Ces priorités appuient le Profil de risque ministériel[3] du Ministère. Chaque priorité a un lien avec un ou plusieurs des résultats stratégiques de Transports Canada qui, ensemble, décrivent son mandat et ses activités de base. Les priorités opérationnelles de 2012–2013 sont harmonisées avec les engagements pris par le gouvernement du Canada. Les réalisations par rapport à ces priorités ministérielles sont décrites dans les tableaux ci-dessous.

[3] Le Profil de risque ministériel aide Transports Canada à déterminer l'orientation de la gestion des risques ministériels. Le Profil présente un aperçu des risques auxquels est exposé le Ministère à un moment donné.

Priorité	Résultats stratégiques
Réviser et renforcer la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports.	• Un réseau de transport sécuritaire • Un réseau de transport sûr

Sommaire des progrès

Transports Canada a réalisé d'importants progrès à l'égard de cette priorité; il a contribué aux résultats stratégiques susmentionnés en procédant comme suit :

- en adoptant des protocoles opérationnels uniformes à l'échelle nationale dans chaque mode de transport et en renforçant l'uniformité nationale de la prestation de programme dans chaque mode pour les cadres de surveillance de la sécurité maritime, y compris en renforçant les systèmes de gestion de la sécurité maritime;
- en améliorant le régime de formation des gestionnaires et des inspecteurs grâce à l'élaboration et à l'amélioration d'outils et de cours sur la conformité, les procédures de supervision et les systèmes de gestion de la sécurité;
- en utilisant une planification fondée sur les risques pour améliorer notre approche à l'égard de la surveillance et de l'inspection dans le but d'allouer et de contrôler de façon efficace les ressources à l'appui des vérifications de la sécurité et de la sûreté, des inspections et des activités de sensibilisation.

Travaux en cours

- Améliorer l'application uniforme des régimes nationaux et modaux de mise en application de la loi et de planification et d'établissement des rapports d'inspection fondés sur le risque.
- Renforcer le régime de formation des inspecteurs et des experts techniques pour veiller à ce que ceux-ci conservent leurs aptitudes et les compétences requises.
- Continuer de renforcer les valeurs et de l'éthique de sorte que nos employés continuent de faire preuve de professionnalisme dans leurs rapports avec les clients, le public et l'industrie.
- Achever la mise en œuvre du plan d'action de l'Aviation civile.

Priorité	Résultat stratégique
Contribuer à rendre l'infrastructure de transport essentielle du Canada plus sécuritaire et efficiente.	• **Un réseau de transport efficace**

Sommaire des progrès

Transports Canada a réalisé d'importants progrès à l'égard de cette priorité; il a contribué au résultat stratégique susmentionné en procédant comme suit :

- en allant de l'avant avec le nouveau passage international de la rivière Detroit en faisant passer le projet à l'étape de l'acquisition et de la mise en œuvre. Parmi les activités principales, mentionnons notamment :
  - la conclusion d'un accord de projet entre le Canada et l'État du Michigan;
  - la poursuite des négociations avec les propriétaires fonciers restants pour acquérir les terrains nécessaires pour la construction de l'esplanade douanière canadienne et du pont;
  - l'adoption de la *Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce*[xiii] afin de veiller à la construction du passage international de la rivière Detroit dans les délais prévus;
  - la mise sur pied de l'Administration du pont Windsor-Detroit, une société d'État canadienne, le 9 octobre 2012 pour superviser la construction et l'exploitation du passage, et l'achèvement du processus de demande de qualifications et du processus de demande de propositions pour la construction du passage;
  - la réalisation d'un plan de gestion de l'environnement pour honorer les engagements pris dans le cadre du projet du passage international de la rivière Detroit à la suite de l'évaluation environnementale.
- en continuant de collaborer avec nos partenaires pour aller de l'avant avec le nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent qui remplacera le pont Champlain dans la région métropolitaine de Montréal. Voici quelques activités principales :
  - la progression de l'évaluation environnementale;
  - la mise en œuvre d'une structure de gouvernance qui a permis à Transports Canada d'informer les intervenants fédéraux et externes et d'obtenir des commentaires de ces derniers;
  - la construction en cours d'un pont-jetée temporaire pour remplacer le pont de l'île des Sœurs par Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.
- en terminant les projets liés aux portes d'entrée pour renforcer davantage l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport commercial du Canada, comme le projet de passage supérieur de la 80th Street dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. En outre, 17 projets d'infrastructure ont été entamés ou sont en cours et 12 nouveaux accords de contribution ont été conclus.

Travaux en cours

- Faire progresser les travaux du projet de passage international de la rivière Detroit en finalisant les transactions immobilières au Canada et en amorçant les acquisitions aux États-Unis; en préparant le site de l'esplanade canadienne en vue de la construction et faisant progresser les travaux sur le processus d'approvisionnement.
- Terminer l'évaluation environnementale du nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent qui remplacera le pont Champlain; faire progresser les travaux visant les biens immobiliers et les services publics ainsi que le processus d'approvisionnement et amorcer la construction du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs.
- Poursuivre les initiatives du plan d'action « Par-delà la frontière » liées à la facilitation et à la sûreté du transport transfrontalier.

Priorité	Résultats stratégiques
Continuer de renouveler le cadre stratégique de Transports Canada de façon à s'assurer que les politiques, les programmes et les initiatives réglementaires du Ministère permettent de répondre aux besoins du réseau de transport pour les dix à quinze prochaines années.	• Tous les résultats stratégiques

Sommaire des progrès

Transports Canada a bien tenu compte de cette priorité, et il a contribué à tous les résultats stratégiques en procédant comme suit :

- en mettant la dernière main à un cadre général de politiques renouvelé qui orientera l'élaboration de politiques et de programmes au sein du Ministère, y compris un outil qui définit les aspects du réseau de transport national qui sont essentiels aux activités économiques actuelles et futures;
- en mobilisant des intervenants pour examiner les cadres stratégiques actuels des transports aérien et maritime afin de cerner les questions liées à l'avenir de ces modes de transport au Canada;
- en examinant la politique de surveillance ainsi que les cadres volontaire et réglementaire de Transports Canada, y compris par l'élaboration d'un nouveau modèle du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne pour simplifier le processus réglementaire et améliorer le flux de propositions réglementaires;
- en terminant une évaluation des politiques et des programmes existants de Transports Canada à l'appui des biens et des services liés aux régions éloignées. Cette évaluation servira de base pour le travail d'élaboration de politiques.

Travaux en cours

- Mettre en œuvre la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*.
- Élaborer le processus à utiliser pour l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* prévu par la loi, qui permettra d'évaluer si le cadre législatif actuel offre aux Canadiens un réseau de transport qui s'harmonise avec la politique nationale des transports.
- Encourager la mise en œuvre de technologies et de pratiques novatrices visant à améliorer l'efficience et l'intégration du réseau de transport et à contribuer au renforcement de la capacité de recherche dans ce secteur grâce à des activités ciblées et des activités de collaboration.

Priorité	Résultats stratégiques
Adopter des stratégies de gestion des personnes appuyant l'effectif et le milieu de travail du Ministère à travers les changements importants.	• Tous les résultats stratégiques

Sommaire des progrès

Transports Canada a réalisé d'importants progrès à l'égard de cette priorité; il a contribué à tous les résultats stratégiques susmentionnés en procédant comme suit :

- en cernant et en classant par ordre de priorité les mesures de dotation et les possibilités de placement des employés;
- en mettant sur pied les comités régional et national de gestion de l'effectif pour cerner et surveiller les mesures liées à la gestion de l'effectif dans le but de placer efficacement les employés qui ont été touchés par les réductions des dépenses ou les réorganisations. En date du 31 mars 2013, 86 pour cent des situations de réaménagement des effectifs étaient réglées :
  - en fournissant des outils et des conseils à la haute direction et aux employés, ce qui a donné lieu à 20 000 visites en ligne pour consulter des politiques, des procédures, des documents d'orientation, des fiches-conseils et des listes de questions et réponses;
- en harmonisant la structure organisationnelle de l'Aviation civile en achevant les descriptions de travail et en mettant en œuvre les décisions relatives à la classification ainsi que les stratégies de dotation.

Travaux en cours

- Mener à bien les plans approuvés de chaque initiative afin de réaliser les économies prévues d'une façon qui appuie et informe les employés pendant la transition.
- Pour donner suite à l'Examen des pratiques de gestion des personnes dans le cadre du soutien des inspectorats régionaux de la sécurité et de la sûreté, qui a été mené en 2012–2013, le Ministère renforcera l'harmonisation du rendement des employés avec le rendement du programme.

Priorité	Résultats stratégiques
Continuer à renforcer les pratiques et les contrôles de gestion au sein de Transports Canada.	• Tous les résultats stratégiques
Sommaire des progrès	
Transports Canada a respecté cette priorité, et il a contribué à tous les résultats stratégiques en procédant comme suit : • en tirant davantage parti de notre cadre de gouvernance et de notre processus de planification des activités et d'établissement de rapports intégrés, en examinant et en modifiant le cadre de gouvernance et en améliorant les outils et le processus d'établissement de rapports à la mi-exercice et en fin d'exercice à l'échelle du Ministère. Ainsi, le processus décisionnel sera plus transparent et mieux éclairé; • en renforçant notre approche de gestion intégrée des risques grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une méthode plus complète pour tenir à jour le profil de risque ministériel, et en mettant au point un outil qui permet de mieux communiquer les questions liées à la gestion des risques au sein du Ministère grâce à l'harmonisation de la terminologie du risque; • en déployant de façon continue des efforts pour mettre en œuvre les plans d'action de la direction afin de donner suite à des vérifications internes et externes[4].	

[4] Vous trouverez d'autres renseignements sur les progrès à la section II.

Analyse des risques

Contexte opérationnel

Le secteur des transports est un agent économique de premier plan au Canada. À titre de moteur de l'économie, il est l'un des plus importants secteurs économiques au Canada. Le réseau de transport achemine annuellement plus de 1 billion de dollars de marchandises et il transporte environ 1,8 milliard d'utilisateurs du transport en commun urbain, 4 millions de passagers qui utilisent le transport ferroviaire et 70 millions de passagers aériens. Il ouvre les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, il appuie les entreprises de services et il relie les collectivités.

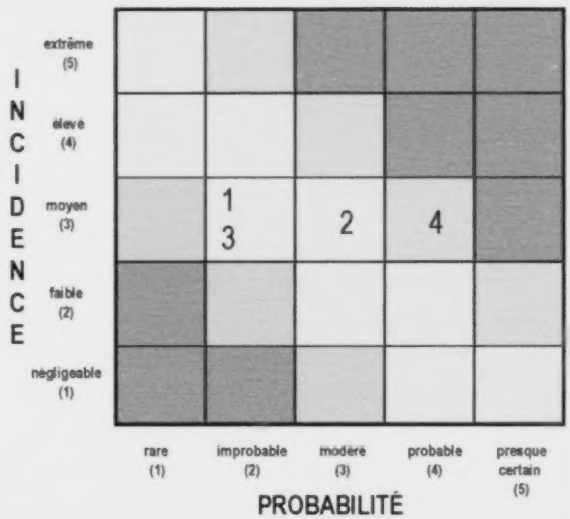
Le réseau de transport du Canada est une responsabilité partagée entre divers ordres du gouvernement et le secteur privé. Dans l'exercice de ses responsabilités législatives et réglementaires, le gouvernement fédéral appuie l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la responsabilité environnementale du réseau de transport national et il facilite la coordination avec les réseaux de transport mondiaux. Le réseau de transport est confronté à des risques en raison de sa structure complexe. Transports Canada doit, en raison de cette complexité, gérer les risques de façon efficace, déterminer et analyser les risques dans la mesure du possible et élaborer des stratégies d'atténuation appropriées pour atteindre ses résultats stratégiques.

Principaux secteurs de risque et réponses aux risques

Au moyen d'un examen de l'environnement qui visait à identifier les modifications reliées aux aspects socio-économiques, technologiques et géopolitiques et à la capacité interne ainsi que des consultations à l'échelle du Ministère, Transports Canada a cerné quatre principaux secteurs de risque dans son profil de risque ministériel qui dresse un portrait clair des principaux risques. Nous avons évalué ces risques en fonction de la probabilité d'occurrence ainsi que leur incidence potentielle sur notre capacité ou notre aptitude d'atteindre les résultats stratégiques. Nous avons également déterminé et mis en œuvre des mesures d'atténuation. La détermination des risques et la mise en place des réponses aux risques contribuent à prendre des décisions qui ont trait à l'établissement des priorités ministérielles, à la planification, à l'affectation des ressources, à l'élaboration de politiques, à la gestion de programmes et aux rapports sur le rendement. Voici les quatre principaux secteurs de risque :

1. Efficience du réseau de transport
2. Efficacité de la surveillance
3. Menace contre la sûreté
4. Gestion du changement

Tableaux 2 : Profil de risque ministériel de Transports Canada 2012-2013



Principaux risques

1. **Efficience du réseau de transport** : Transports Canada pourrait ne pas posséder les outils adéquats (politiques, lois et règlements, programmes, financement et partenariats) lui permettant d'influencer des projets d'amélioration de l'infrastructure stratégique nécessaires pour appuyer des initiatives critiques d'expansion du commerce et de développement des ressources.

2. **Efficacité de la surveillance** : Les efforts de renforcement des systèmes, des processus et de l'orientation fonctionnelle du personnel de première ligne pourraient ne pas être suffisamment avancés et communiqués assez efficacement pour promouvoir un régime de surveillance uniforme et rigoureux pour tous les modes de transport.

3. **Menace contre la sûreté** : Les systèmes et les processus en place pourraient ne pas être suffisamment robustes pour répondre en temps opportun et de manière appropriée en cas de menace majeure pour la sûreté du transport ou d'incident majeur.

4. **Gestion du changement** : La capacité interne (les personnes, les ressources, les systèmes, les processus) pourrait ne pas être adéquate pour appuyer de façon efficiente les initiatives liées à la gestion du changement.

Le profil de risque ministériel a été examiné en octobre 2012 afin de refléter les progrès accomplis à mettre en œuvre des activités de réponse aux risques et l'évolution de notre environnement opérationnel. Même si les principaux secteurs de risque sont les mêmes que ceux énumérés dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2012 2013*, les risques ont été revus pour bien préciser quelles sont les activités sur lesquelles ces risques pourraient avoir des incidences, ce qui nous permet de mieux orienter les réponses aux risques. Le tableau ci-dessous donne un apeçu des aspects clés de notre stratégie de réponse au risque.

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes	Lien vers les priorités organisationnelles
Efficience du réseau de transport : Il est important que Transports Canada ait les outils adéquats lui permettant d'influencer des projets d'amélioration de l'infrastructure	Nous avons continué de mettre en œuvre les initiatives du plan Chantiers Canada et des portes d'entrée ainsi que celles du Plan d'action sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique du Canada et des États-Unis. Nous avons mis sur pied	Un réseau de transport efficace Un réseau de transport respectueux de l'environnement	Contribuer à rendre l'infrastructure de transport essentielle du Canada plus sécuritaire et efficiente. Continuer de renouveler le cadre stratégique de

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes	Lien vers les priorités organisationnelles
stratégique nécessaires pour appuyer des initiatives critiques d'expansion du commerce et de développement des ressources.	l'Administration du pont Windsor-Detroit qui gérera l'acquisition et l'exploitation du nouveau passage international de la rivière Detroit et nous établissons à l'heure actuelle l'administration internationale qui supervisera la construction et l'exploitation du passage. Nous avons mis la dernière main à un cadre général de politiques renouvelé pour orienter l'élaboration de politiques et de programmes au sein du Ministère.		Transports Canada de façon à s'assurer que les politiques, les programmes et les initiatives réglementaires du Ministère permettent de répondre aux besoins du réseau de transport pour les dix à quinze prochaines années.
Efficacité de la surveillance : Veiller à ce que les efforts de renforcement des systèmes, des processus et de l'orientation fonctionnelle du personnel de première ligne soient bien communiqués afin de promouvoir un régime de surveillance uniforme et rigoureux pour tous les modes de	Nous avons accompli des progrès à l'égard de l'élaboration d'un système de gestion des priorités en matière de réglementation axé sur les risques pour améliorer le cadre de réglementation et évaluer la conformité. Nous avons amélioré la formation de surveillance qui est offerte à tous les inspecteurs afin de promouvoir l'amélioration continue et la modernisation des outils, de la formation et des documents d'orientation	Un réseau de transport sécuritaire Un réseau de transport sûr	Réviser et renforcer la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports. Continuer de renouveler le cadre stratégique de Transports Canada de façon à s'assurer que les politiques, les programmes et les initiatives réglementaires du

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes	Lien vers les priorités organisationnelles
transport.	dans tous les modes de transport. Nous avons amélioré l'uniformité de l'application des régimes nationaux et modaux de planification et de rapports d'inspection ainsi que des régimes d'application de la loi qui sont axés sur les risques.		Ministère permettent de répondre aux besoins du réseau de transport pour les dix à quinze prochaines années.
Menace contre la sûreté : Il est important d'avoir en place des systèmes et des processus robustes pour répondre en temps opportun et de manière appropriée en cas de menace majeure pour la sûreté du transport ou d'incident majeur.	Nous avons renforcé les protocoles de communication pour améliorer l'échange d'information et la sensibilisation à la sûreté. Nous avons renforcé les préparatifs et les plans d'intervention ministériels (p. ex. l'équipe de gestion des incidents, le plan de gestion des évènements compromettant la sûreté aérienne). Nous avons collaboré avec les principaux fournisseurs de services et partenaires du gouvernement pour surveiller les cybermenaces pesant contre les infrastructures essentielles à la mission de Transports Canada. Pour réduire la probabilité d'incidents de sûreté, nous	Un réseau de transport sûr	Réviser et renforcer la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports. Continuer de renouveler le cadre stratégique de Transports Canada de façon à s'assurer que les politiques, les programmes et les initiatives réglementaires du Ministère permettent de répondre aux besoins du réseau de transport pour les dix à quinze prochaines années.

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes	Lien vers les priorités organisationnelles
	avons élaboré et mis en place des mesures pour renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses et des ponts et des tunnels internationaux. Nous avons accru la sûreté des passagers aériens, du fret aérien ainsi que des employés des aéroports en harmonisant le cadre de sûreté avec ceux de nos partenaires internationaux grâce à la mise en œuvre d'initiatives de sûreté du Plan d'action Par-delà la frontière.		
Gestion du changement : Appuyer efficacement les initiatives internes de gestion du changement.	Nous avons amélioré notre gouvernance et notre capacité pour optimiser l'utilisation des ressources financières et non financières et du cadre de mesure du rendement. Nous avons fourni un soutien et des renseignements aux employés durant les transitions et informé les intervenants des répercussions de ces transitions sur la prestation des activités, des programmes et des services. Nous avons établi un plan	Services internes	Réviser et renforcer la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports. Continuer de renouveler le cadre stratégique de Transports Canada de façon à s'assurer que les politiques, les programmes et les initiatives réglementaires du Ministère

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes	Lien vers les priorités organisationnelles
	exhaustif de gestion du changement pour les initiatives et les stratégies ministérielles clés; ces dernières comprennent notamment la vision, les mesures requises, l'établissement du coût, le ressourcement, les risques, la communication ainsi que les stratégies de surveillance et de présentation des rapports.		permettent de répondre aux besoins du réseau de transport pour les dix à quinze prochaines années. Adopter des stratégies de gestion des personnes appuyant l'effectif et le milieu de travail du Ministère à travers les changements importants. Continuer de renforcer les contrôles et les pratiques de gestion de Transports Canada

Sommaire du rendement

Ressources financières – Total pour le ministère (en millions de dollars – M$)

Pour appuyer son mandat, Transports Canada a reçu et utilisé les ressources suivantes :

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart (dépenses prévues contre dépenses réelles)
2, 072	2, 084	2,122	1,332	752

L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est principalement attribuable aux retards dans l'approbation et l'exécution de projets d'infrastructure dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, de l'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique et des économies ordonnées qui découlent de la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012. Il convient de préciser que les mesures de réduction des coûts du budget de 2012 n'avaient pas encore été établies au moment de la préparation du *Rapport sur les plans et les priorités* et que par conséquent, elles n'étaient pas prises en considération dans les dépenses prévues. Veuillez consulter les pages suivantes pour obtenir des explications sur les écarts de chaque programme, y compris les Services internes, qui sont insérées après chaque tableau sommaire du rendement du résultat stratégique.

Ressources humaines 2012–2013 (équivalents temps plein – ETP)[5]

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
5,487	4,957	530

L'écart d'ETP est principalement attribuable à la mise en oeuvre des mesures de réduction des coûts découlant du budget 2012 afin d'améliorer l'efficacité organisationnelle et de minimiser les coûts de fonctionnement. À l'aide de l'approche de la planification et de l'établissement de rapports intégrés ainsi que du renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère établit minutieusement ses besoins actuels et à venir en matière de main d'œuvre, y compris la dotation

[5] L'équivalent temps plein (ETP) est la mesure dans laquelle l'employé représente une année-personne complète dans les budgets ministériels. L'ETP est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

et la formation. Les employés de Transports Canada demeurent dédiés à la promotion d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficient et respectueux de l'environnement au Canada.

Tableaux sommaires par résultat stratégique (en millions de dollars – M$)

Résultat stratégique 1. Un réseau de transport efficace (en millions de dollars)[6]

Programme	Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012-2013)	Dépenses prévues			Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada [xiv]
		2012 – 2013	2013 – 2014	2014 – 2015		2012 – 2013 [7]	2011 – 2012	2010 – 2011	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	9	9	12	12	10	9	10	10	**Un marché équitable et sécurisé**
1.2 Portes d'entrée et corridors	1,063	1,063	538	544	1,057	396	200	243	**Une croissance économique forte**
1.3 Infrastructures de transport	309	309	321	264	331	310	366	282	**Une croissance économique forte**

[6] Nous avons créé un nouveau sous-programme pour 2013-2014 : 1.1.4. Commerce et cadres internationaux. La plupart de ces activités relevaient des Services internes au cours des dernières années. En outre, le Centre d'expertise pour les paiements de transfert a été déplacé des Services internes au sous-programme 1.3.3.3. Le Programme 1.4, Innovation dans le secteur des transports, a été modifié et s'intitule désormais Analyse et innovation dans le secteur des transports en 2013-2014. Les fonctions d'analyse économique, qui relevaient préalablement des Services internes, ont été attribuées aux nouveaux sous-programmes 1.4.

[7] Pour assurer la concordance avec les autorisations ministérielles par programme, telles qu'elles sont présentées dans le volume II des Comptes publics, les services à l'égard desquels aucun montant n'est imputé au titre de la cotisation de l'employeur à des régimes d'assurance pour les employés, comme le Régime de soins de santé de la fonction publique et le Régime des soins dentaires de la fonction publique fournis par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, les locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, l'indemnisation des accidents du travail fournie par Ressources humaines et Développement des compétences Canada et les services juridiques fournis par le ministère de la Justice, ne sont pas compris dans ce montant. Ces renseignements sont uniquement présentés dans les états financiers ministériels.

1.4 Innovation dans le secteur des transports	14	14	15	13	14	9	11	11	**Une économie axée sur l'innovation et le savoir**
Sous-total[8]	**1,395**	**1,395**[9]	**886**	**833**	**1,411**	**724**	**587**	**545**	

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

1.2 Portes d'entrée et corridors : L'écart de 667 millions de dollars des Portes d'entrée et corridors est principalement attribuable aux retards dans l'approbation et l'exécution de projets d'infrastructure dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique (619 millions de dollars). Les retards accusés lors de l'acquisition de propriétés, les changements au calendrier en raison du déplacement complexe des services publics et par les activités de diligence raisonnable au Michigan qui sont liées au passage international de la rivière Detroit (32 millions de dollars) ont tous contribué à l'écart. De plus, une somme de 6 millions de dollars accordée aux activités de planification liées au nouveau pont pour le Saint-Laurent n'a pas été dépensée en 2012--2013 en raison des changements apportés au calendrier pour entreprendre des études d'ingénierie préliminaires.

1.3 Infrastructures de transport : L'écart de 1 million de dollars dans les infrastructures de transport est principalement attribuable aux coûts révisés, aux retards et au nouvel échelonnement des projets d'immobilisations aux aéroports, aux ports et aux gares maritimes appartenant à Transports Canada ainsi qu'au nouvel échelonnement du financement, sous forme de contribution, qui est accordé aux tierces parties pour les projets d'infrastructure.

1.4 Innovation dans le secteur des transports : L'écart de 5 millions de dollars est en grande partie le reflet des économies ordonnées qui découlent de la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012.

[8] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

[9] La version publiée du *Rapport sur les plans et les priorités de 2012-2013* contient une erreur : le total des dépenses prévues de 2012-2013 indique de façon erronée 1,295 $. Le total ci-dessus est correct.

Résultat stratégique 2. Un réseau de transport respectueux de l'environnement (en millions de dollars)[10]

Programme	Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012-2013)	Dépenses prévues			Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada[xv]
		2012–2013	2013–2014	2014–2015		2012–2013	2011–2012	2010–2011	
2.1 Air pur – Transport	25	25	37	34	25	19	14	17	**Un marché équitable et sécurisé**
2.2 Eau propre – Transport	2	2	2	2	7	7	7	8	**Une croissance économique forte**
2.3 Gérance de l'environnement – Transport	33	33	31	25	46	20	23	40	**Une croissance économique forte**
Sous-total[11]	**60**	**60**	**70**	**62**	**78**	**46**	**44**	**65**	

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

2.1 Air pur – Transport : Un écart de 3 millions de dollars est attribuable aux retards accusés dans un bon nombre de projets de recherche et développement dans le cadre de l'Initiative de réglementation du secteur maritime, aux économies associées au plan d'acquisition du Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules II (éTV II) et par l'élaboration du système de gestion des véhicules.

Un excédent de plus de 1 million de dollars est associé aux retards accusés dans l'élaboration du projet de système d'information sur les émissions des locomotives qui appuiera la mise en œuvre du règlement sur les émissions des locomotives. Cela est principalement attribuable à l'analyse en profondeur des options supplémentaires qui a entraîné l'échelonnement du projet sur deux années plutôt qu'une.

2.2 Eau propre – Transport : L'écart de 5 millions de dollars est attribuable à un financement supplémentaire accordé au cours de l'exercice pour appuyer l'initiative liée au système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

[10] Pour 2013-2014, le Service de consultation auprès des Autochtones, qui relevait de Services internes, a été intégré à 2.3

[11] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

2.3 Gérance de l'environnement – Transport : L'écart de 13 millions de dollars dans la Gérance de l'environnement est principalement attribuable aux modifications du calendrier des travaux d'assainissement de l'environnement à plusieurs endroits.

Résultat stratégique 3. Un réseau de transport sécuritaire (en millions de dollars)[12]

Programme	Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012-2013)	Dépenses prévues			Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada [XVI]
		2012–2013	2013–2014	2014–2015		2012–2013	2011–2012	2010–2011	
3.1 Sécurité arienne	231	231	215	213	227	199	222	211	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
3.2 Sécurité maritime	62	62	58	51	65	57	76	83	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
3.3 Sécurité ferroviaire	37	37	34	34	37	34	33	31	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
3.4 Sécurité routière	23	23	25	20	24	23	24	42	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
3.5 Transports des marchandises dangereuses	12	12	13	13	13	13	14	14	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Sous-total[13]	**365**	**365**	**344**	**331**	**368**	**325**	**368**	**382**	

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

3.1 Sécurité arienne : L'écart de 32 millions de dollars découle en grande partie de l'excédent de 11 millions de dollars du sous-programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires faute d'un décret requis pour les projets aux aéroports appartenant au gouvernement du Québec et de

[12] Le RS3, Un réseau de transport sécuritaire, a été fusionné avec le RS4, Un réseau de transport sûr, pour L'architecture d'alignement des programmes 2013-2014. Les programmes 3.6, 3.7 et 3.8 relevaient du RS4 de 2010 à 2012. À compter de 2013-2014, ces programmes feront partie du RS3. Veuillez consulter le *Rapport sur les plans et les priorités de 2013-2014* afin d'obtenir des renseignements supplémentaires.

[13] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

retards pris dans certains projets dans le Nord. Un autre excédent de 13 millions de dollars est attribuable aux coûts d'exploitation moins élevés que prévu de la transition du programme de l'Aviation civile, aux gains d'efficacité organisationnels, aux conventions collectives non signées et à l'accroissement des revenus. L'excédent du budget d'immobilisations de l'ordre de 2 millions de dollars est attribuable aux retards accusés dans le processus contractuel et aux changements des exigences du projet. Il n'y a eu aucune réduction du nombre d'inspecteurs de l'aviation.

3.2 Sécurité maritime : L'écart de 5 millions de dollars est attribuable à la baisse des coûts découlant des réductions dans les dépenses, de la modernisation et de l'amélioration de l'efficacité de la prestation du programme, de la non-nécessité des fonds pour les éventualités en matière de ressources humaines et des réductions dans les dépenses connexes.

3.3 Sécurité ferroviaire : L'écart de 3 millions de dollars est attribuable à plusieurs facteurs, y compris la dotation temporaire de postes vacants à l'échelle des régions et de l'administration centrale, les dépenses limitées liées à l'adoption des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ainsi que les diminutions dans les frais de voyages et les acquisitions dans l'ensemble du programme. Transports Canada analyse continuellement ses effectifs et il prend des mesures à l'égard du recrutement et du maintien en poste du personnel pour veiller à ce que les ressources soient concentrées là où elles procureront les plus grands avantages sur le plan de la sécurité. Un excédent de 1 million de dollars a également été enregistré dans le Programme d'amélioration des passages à niveau et le Programme de fermeture de passages à niveau qui sont approuvés en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* en raison de l'inutilisation du fonds pour éventualités, des changements aux estimations des coûts et de certains retards dans les travaux de construction. Les fonds réservés pour les projets qui ont été retardés seront dépensés au cours du prochain exercice.

Résultat stratégique 4. Un réseau de transport sûr (en millions de dollars)[14]

Programme	Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012-2013)	Dépenses prévues			Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada [xvii]
		2012–2013	2013–2014	2014–2015		2012–2013	2011–2012	2010–2011	
4.1 Sûreté arienne	46	46	33	32	37	34	43	43	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
4.2 Sûreté maritime	21	21	15	14	19	14	18	20	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
4.3 Sûreté du transport terrestre et intermodal	6	6	5	5	5	4	6	7	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
3.9 Sécurité et sûreté multimodale [15]	0	0	11	11	0	0	0	0	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Sous-total[16]	**73**	**73**	**64**	**63**	**61**	**52**	**67**	**70**	

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

4.1 Sûreté arienne : L'écart de 12 millions de dollars est en grande partie lié au transfert de ressources vers les Services internes en vue de réaliser des gains en efficience et de réduire au minimum les coûts opérationnels dans le cadre de l'enquête de sécurité sur les employés et les travailleurs des transports aux installations à accès restreint.

4.2 Sûreté maritime : L'écart de 7 millions de dollars est en grande partie attribuable aux changements apportés aux activités de programme de base, à la dotation de postes vacants et aux coûts plus faibles que prévu pour le soutien du réseau local et l'impression.

[14] Le RS3, Un réseau de transport sécuritaire, a été fusionné avec le RS4, Un réseau de transport sûr, pour l'APP de 2013-2014. Les programmes 3.6, 3.7 et 3.8 relevaient du RS4 de 2010 à 2012. À compter de 2013-2014, ces programmes feront partie du RS3.

[15] Le programme 3.9 a été créé pour l'APP de 2013-2014. Stratégies et intégration sûres et sécuritaires, qui relevait auparavant de Services internes, a été attribué au sous-programme 3.9.1. Les sous programmes 3.9.2 et 3.9.3 ont été intégrés à partir des programmes existants dans RS3 et RS4.

[16] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

4.3 Sûreté du transport terrestre et intermodal: L'écart de 2 millions de dollars est attribuable à la réduction des déplacements grâce à un horaire d'inspection plus efficace, aux économies liées à la publication de documents en format électronique et aux retards dans la dotation occasionnés par les difficultés à recruter des candidats qui possèdent des compétences spécialisées.

Tableau Sommaire du rendement pour les services internes (en millions de dollars)

5.1 Services internes	Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012-2013)	Dépenses prévues			Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées)		
		2012–2013	2013–2014	2014–2015		2012–2013	2011–2012	2010–2011
Total[17]	180	191	159	162	204	186	215	227

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

L'écart de 5 millions de dollars est attribuable à la réduction de la prestation de services professionnels et des dépenses liées aux déplacements et à la formation, aux postes vacants, aux coûts inférieurs à ceux prévus pour le Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada et à un retard dans la ratification de la convention collective des agents financiers.

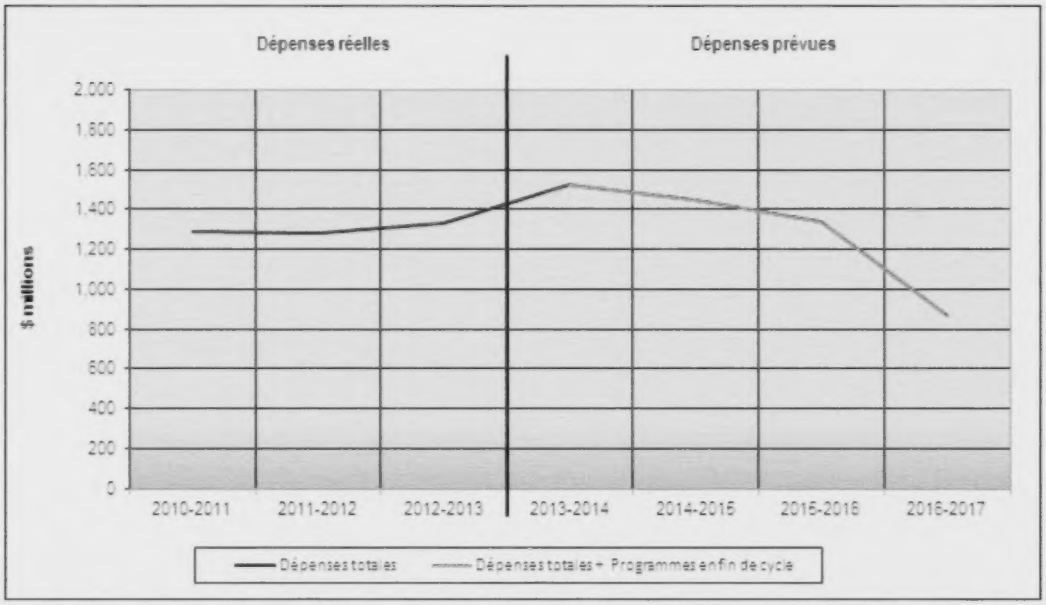
[17] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Tableau Total du sommaire du rendement (en millions de dollars)								
Résultats stratégiques et Services internes	**Total de dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–13)**	**Dépenses prévues**			**Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013**	**Dépenses réelles (autorisations utilisées)**		
		2012–2013	**2013 – 2014**	**2014 – 2015**		**2012 – 2013** [18]	**2011–2012**	**2010 – 2011**
1. Un réseau de transport efficace **2. Un réseau de transport respectueux de l'environnement** **3. Un réseau de transport sécuritaire** **4. Un réseau de transport sûr** **5.1 Services internes**	2,072	2,084	1,523	1,450	2,122	1,332	1,281	1,288
Total	**2,072**	**2,084**	**1,523**	**1,450**	**2,122**	**1,332**	**1,281**	**1,288**

[18] Pour assurer la concordance avec les autorisations ministérielles par programme, telles qu'elles sont présentées dans le volume II des Comptes publics, les services à l'égard desquels aucun montant n'est imputé au titre de la cotisation de l'employeur à des régimes d'assurance pour les employés, comme le Régime de soins de santé de la fonction publique et le Régime des soins dentaires de la fonction publique fournis par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, les locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, l'indemnisation des accidents du travail fournie par Ressources humaines et Développement des compétences Canada et les services juridiques fournis par le ministère de la Justice, ne sont pas compris dans ce montant. Ces renseignements sont uniquement présentés dans les états financiers ministériels.

Profil des dépenses

Figure 3 : Tendances au chapitre des dépenses de Transports Canada



À noter : La ligne des tendances pour « Dépenses totales + Programmes en fin de cycle » est égale aux « Dépenses totales ».

La figure 3 illustre l'évolution des dépenses de Transports Canada de 2010–2011 à 2016–2017. L'évolution indique des dépenses de 1,288 million de dollars en 2010–2011, de 1,281 million de dollars en 2011–2012 et de 1,332 million de dollars en 2012–2013. L'augmentation est principalement attribuable aux dépenses réelles effectuées dans deux des grandes initiatives du Ministère, soit l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. La hausse des dépenses dans le cadre de ces initiatives a été compensée par une réduction des dépenses liée à la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012.

Les dépenses prévues de Transports Canada augmentent à 1 476 millions de dollars en 2013–2014, puis elles diminuent à 1 450 millions de dollars en 2014–2015, à 1 336 millions de dollars en 2015–2016 et à 869 millions de dollars en 2016–2017. La diminution est attribuable à une réduction générale des dépenses prévues de Transports Canada, y compris la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012. En 2016–2017, la réduction comprend une diminution prévue des dépenses de 353 millions de dollars pour le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, dont le mandat prendra fin d'ici 2018.

Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir plus de renseignements sur les crédits organisationnels ou les dépenses législatives de Transports Canada, veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2013 (volume II*[xviii]*)*. Une version électronique des Comptes publics 2013 se trouve sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)

La Stratégie fédérale de développement durable indique comment le gouvernement du Canada s'est engagé à accroître la transparence des processus décisionnels dans le domaine de l'environnement en élaborant de grands objectifs stratégiques en la matière. Transports Canada veille à ce que l'examen de ces résultats fasse partie intégrante de ses processus de prise de décisions.

On contribue aux thèmes suivants de la Stratégie fédérale de développement durable 2010–2013, comme en témoignent les identificateurs visuels et les programmes connexes ci-dessous :

Thème I Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air Programme 1.4 : Innovation dans le secteur des transports Programme 2.1 : Air pur – Transport	**Thème II** Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau Programme 1.4 : Innovation dans le secteur des transports Programme 2.2 : Eau propre – Transport
Thème III Protéger la nature Programme 2.2 : Eau propre – Transport	**Thème IV** Réduire l'empreinte environnementale - En commençant par le gouvernement Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

En 2012-2013, Transports Canada a tenu compte des effets environnementaux des initiatives assujetties à la Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes[xix].

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités à l'appui du développement durable et les évaluations environnementales stratégiques de Transports Canada, veuillez consulter le site Web sur la stratégie de développement durable de Transports Canada. Pour toute l'information relative à la stratégie fédérale de développement durable, veuillez consulter le site Web d'Environnement Canada.

Section II – Analyse des programmes et des sous-programmes par résultat stratégique

Les quatre résultats stratégiques de Transports Canada reflètent les avantages durables et à long terme pour les Canadiens qui découlent de son mandat et de sa vision. Les voici :

1. Un réseau de transport efficace
2. Un réseau de transport respectueux de l'environnement
3. Un réseau de transport sécuritaire
4. Un réseau de transport sûr

Nous pouvons présenter les progrès réalisés à l'égard des résultats attendus,[19] des indicateurs de rendement[20] et des objectifs,[21] comme le prévoit l'architecture d'alignement des programmes de Transports Canada pour 2012–2013 (figure 1). L'architecture d'alignement des programmes établit un inventaire structuré des programmes du Ministère. Ces programmes sont organisés de manière hiérarchique pour illustrer le lien logique entre eux et le résultat stratégique auquel ils contribuent. Les différents niveaux de l'architecture d'alignement des programmes se distinguent par la portée et l'étendue des programmes à ces niveaux. Contrairement aux niveaux de programme, qui ont une portée et un secteur d'intervention sociétale vastes, le rayon d'action des sous- programme est plus limité et plus précis puisqu'ils visent un groupe et un secteur d'intervention plus restreints.

Transports Canada a recours à des indicateurs qualitatifs et quantitatifs, appelés aussi mesures de rendement, pour évaluer s'il atteint les résultats attendus et s'il contribue aux résultats stratégiques. La mesure du rendement et l'établissement de rapports sont utilisés à l'échelle du Ministère de diverses façons à l'aide de différents types de sources de données et d'une combinaison de formats et de fréquences de la collecte. L'utilisation d'une méthode systématique pour recueillir, communiquer, surveiller et rendre compte des renseignements sur le rendement fournit une base uniforme pour atteindre ces résultats. Afin de mieux rendre compte des résultats des activités du Ministère et de prouver leur valeur aux Canadiens, le Ministère continuera de renforcer les indicateurs de rendement dans son Cadre de mesure du rendement.

Cette section décrit la manière dont le Ministère a atteint les résultats attendus qui sont précisés dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2012 2013* et elle présente les ressources

[19] Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son architecture d'alignement des programmes.
[20] Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.
[21] Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

financières et non financières qui ont été consacrées à chaque programme et sous-programme. Nous avons inclus des renseignements sur les écarts financiers dans la section I – Sommaire du rendement, et tout écart important relatif aux ETP est expliqué. Cette section présente aussi les initiatives de Transports Canada qui font partie de la Stratégie fédérale de développement durable.

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace

Un réseau de transport efficace a besoin d'un cadre stratégique solide et moderne qui appuie le marché ainsi que d'infrastructures pour rehausser la compétitivité économique à long terme du Canada. Le travail est en cours pour veiller à ce que les cadres stratégiques et législatifs demeurent pertinents et pour permettre à l'industrie de répondre aux défis auxquels elle est confrontée et de profiter des débouchés dans le futur qui se présentent. Les initiatives d'infrastructures de transport créent des emplois, appuient le commerce et le tourisme, relient les Canadiens et attirent les investisseurs.

Les exigences du commerce mondial, de la croissance et du vieillissement de la population ainsi que les effets des changements climatiques nécessitent de nouvelles solutions innovatrices pour permettre au réseau de transport du Canada de demeurer efficace, accessible et concurrentiel. Investir dans les bonnes technologies, la recherche et le perfectionnement des compétences permettra au secteur des transports de continuer à soutenir la prospérité nationale.

Les quatre activités de programme[22] et huit sous-programmes[23] qui appuient ce résultat stratégique sont les suivants :

[22]Un programme est défini comme étant un groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes conçu et géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire. L'activité de programme regroupe les programmes identifiables les plus importants que gère le Ministère.

[23]Des sous-programmes sont des programmes reconnaissables de moindre importance qui font logiquement partie du programme.

Programmes	Sous-programmes		
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre
1. 2 Portes d'entrée et corridors	1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	
1.3 Infrastructures de transport	1.3.1 Infrastructure de transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre
1.4 Innovation dans le secteur des transports			

Les prochaines sections indiquent de quelle manière nous avons rempli nos engagements présentés dans les faits saillants de la planification du *Rapport sur les plans et les priorités de 2012–2013* de Transports Canada[xx]. Les résultats réels atteints par rapport aux résultats attendus, y compris les indicateurs de rendement et les objectifs, sont présentés ci-dessous au niveau de programme et de sous-programme.

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : L'activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les activités de programme comprennent les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller le réseau de transport; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des tribunes internationales et auprès d'autres organismes internationaux; fournir aux Canadiens un accès aux transports.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a évalué les cadres stratégiques des transports aérien et maritime actuels pour veiller à leur capacité d'adaptation aux tendances qui touchent à ces modes de transport et pour promouvoir un réseau de transport concurrentiel et viable qui appuie les débouchés commerciaux. Nous avons cerné les questions préliminaires liées au cadre stratégique maritime et nous entamons une analyse approfondie. En mettant à profit les efforts déployés jusqu'à présent, nous avons adopté une approche intégrée pour étudier une vaste gamme de questions stratégiques à long terme qui sont liées au secteur canadien de l'aviation.

Le Canada a négocié de nouveaux accords sur le transport aérien ou élargi certains accords, touchant à plus de 70 pays grâce à sa politique Ciel bleu, et selon l'Organisation de l'aviation

civile internationale[xxi] (OACI), le Canada se classe dorénavant au troisième rang mondial pour ce qui est du nombre d'accords sur le transport aérien de type « ciel ouvert ». Une évaluation de la politique Ciel bleu qui a été réalisée en 2012 a permis de constater que les objectifs de cette dernière avaient été efficacement atteints. De plus, la ratification de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique[xxii] aidera à renforcer les compagnies aériennes et le secteur aérospatial en créant un cadre juridique international pour le financement du matériel aéronautique. Cette Convention pourrait permettre aux transporteurs aériens canadiens d'économiser des sommes importantes lorsqu'ils achètent des aéronefs, ce qui contribuerait à leur compétitivité.

Nous mettons en oeuvre les réponses aux recommandations de l'examen exhaustif des services de transport ferroviaire de marchandises afin d'améliorer l'efficience, l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport ferroviaire et d'aider ce dernier à appuyer le commerce national et international. Nous avons terminé le processus de facilitation de l'élaboration d'un modèle d'ententes de services et d'un processus de règlement des différends commerciaux afin de régler les questions liées aux services de transport ferroviaire de marchandises et les lacunes du réseau. En décembre 2012, le ministre des Transports a déposé le projet de loi *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*, lequel a apporté des modifications à la *Loi sur les transports au Canada*[xxiii] en ce qui concerne les ententes de services entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. La loi a obtenu la sanction royale le 26 juin 2013.

Nous avons également surveillé et analysé le réseau de transport de marchandises et nous avons entamé le dialogue avec nos partenaires et nos intervenants du secteur des transports. Nous élaborons une stratégie de gestion des données pour veiller à la disponibilité et à l'exactitude des données sur le rendement et la capacité. Des discussions ont été tenues avec des fournisseurs de services de transport et certains expéditeurs afin de déterminer leurs besoins en matière de données, d'établir les obstacles au transport de marchandises et d'élaborer des solutions possibles. Nous avons également eu des discussions avec l'industrie du camionnage concernant diverses questions et initiatives, y compris les questions liées aux frontières canado-américaines, aux poids et aux dimensions, à la sécurité et à la compétitivité.

Il est important d'obtenir la collaboration des intervenants des divers secteurs du transport, y compris les transporteurs, les expéditeurs et les organismes gouvernementaux, de façon à aborder les défis et les possibilités que présente le réseau de transport et à surmonter les obstacles, mais il est tout aussi important de maintenir la connaissance des tendances et des faits nouveaux et d'avoir une perspective nationale sur les questions liées au transport. Au sein du Ministère, la collaboration entre les responsables des disciplines, des régions et des modes de transport est essentielle à l'élaboration de politiques qui tiennent compte des questions soulevées par les intervenants.

Ressources financières – 1.1 Cadre qui appuie le marché des transports (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
9	9	10	9	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
67	75	(8)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un secteur des transports concurrentiel.	Changement en pourcentage de passagers-kilomètres générés par l'aviation au Canada (vols intérieurs et internationaux)	>0	Ferroviaire (données de 2010) +5,4 % Maritime (données de 2011) + 4,0 % Transport pour compte d'autrui (données de 2009) – 0,9 %
Un secteur des transports concurrentiel.	Changement en pourcentage de tonnes-kilomètres générées par l'aviation au Canada (vols intérieurs et internationaux)	>0	Ferroviaire (données de 2012) +1,8 point de pourcentage Aérien (données de 2011) + 0,2 point de pourcentage

L'écart d'ETP découle du fait que la charge de travail dans le cadre de ce programme a exigé un nombre d'employés plus important que prévu selon le budget alloué.

La cible en matière de transport des marchandises de ce programme a été atteinte pour le secteur ferroviaire. En ce qui concerne le camionnage, la baisse de 3,3 pour cent de la demande transfrontalière a entraîné la diminution de l'indicateur. La relance économique fragile des États-Unis et la diminution de 1,2 point de pourcentage de la répartition modale du camionnage pour les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont eu une incidence sur la demande transfrontalière. Pour ce qui est du transport maritime, le nombre de tonnes manutentionnées aux ports canadiens en 2011 a connu une hausse par rapport aux niveaux de 2010, mais le taux était inférieur au nombre de ports d'escale auxquels les bâtiments se sont arrêtés, ce qui a entraîné une baisse totale de 4 pour cent du nombre moyen de tonnes manutentionnées par port d'escale.

L'augmentation du volume de passagers aériens et ferroviaires découle des efforts déployés par les compagnies aériennes et VIA Rail pour maintenir la capacité étroitement alignée sur la

demande. Les données de 2012 sur les voyageurs aériens ne sont pas encore entièrement disponibles.

Sous-programme 1.1.1 : Cadre qui appuie le marché du transport aérien

Description : Le programme du cadre qui appuie le marché du transport aérien favorise l'efficacité des transports au moyen d'une industrie aérienne concurrentielle et viable, qui comprend les compagnies aériennes, les aéroports et NAV CANADA. Il permet d'offrir aux transporteurs aériens canadiens des occasions de se développer et de livrer concurrence dans un environnement mondial plus libéralisé et d'établir des régimes de gouvernance des fournisseurs d'infrastructure aérienne nationale. Les activités de programme comprennent les suivantes : établir des lois et règlements (p. ex., *Loi sur les transports au Canada, Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructure aérienne; favoriser la concurrence et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis au profit des voyageurs, des expéditeurs et des secteurs du tourisme et des affaires en gérant les relations bilatérales et multilatérales en ce qui a trait aux services aériens; collaborer avec d'autres ministères du gouvernement et les intervenants de l'industrie, afin de promouvoir les politiques et les projets de facilitation du transport aérien en appui aux objectifs plus vastes du gouvernement du Canada en matière d'industrie, du commerce, de voyages et du tourisme, comme les projets de portes d'entrée et de corridors et la politique sur le transport aérien international Ciel bleu; de représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Ressources financières – 1.1.1 : Cadre qui appuie le marché du transport aérien (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
4	4	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
32	30	2

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels

Un secteur du transport aérien concurrentiel	Changement en pourcentage de passagers-kilomètres générés par l'aviation au Canada (vols intérieurs et internationaux)	>1 pour cent	Kilomètres-passagers payants (KPP) 2012 – 224,0 milliards (estimation) 2011 – 219,1 milliards Changements aux KPP + 4 8 milliards (.2,2 %)
Un secteur du transport aérien concurrentiel	Changement en pourcentage de tonnes-kilomètres générées par l'aviation au Canada (vols intérieurs et internationaux)[24]	>1 pour cent	Marchandises en tonnes-kilomètres (MTK) 2012 – 3,8 milliards (estimation) 2011 – 3,9 milliards s Changements aux MTK 0,1 milliard (2,9 %) Changements aux MTK 0,1 milliard (-2,9 %)

Bien que le trafic aérien mesuré en passagers ait connu une hausse de 4,5 pour cent, l'augmentation de 2,2 pour cent des kilomètres-passagers payants (KPP) a été plus modeste. La dernière année a été marquée par une baisse des vols long-courriers, notamment vers l'Asie et l'Europe, et une hausse des vols vers les destinations soleil; puisque la distance parcourue de ces vols est plus petite, cela explique le chiffre inférieur des KPP. Le KPP du marché intérieur a connu une hausse de 4,6 pour cent, ce qui cadre avec la croissance du trafic de passagers de 5,3 pour cent. Le secteur international (États-Unis et tous les autres pays) a enregistré une croissance de 1,6 pour cent et de 3,9 pour cent en dénombrant les passagers, ce qui indique clairement que les passagers aériens internationaux prenaient en moyenne des vols dont la distance était plus courte. Cette variation dans la demande est en partie attribuable à la situation économique mondiale actuelle qui a entraîné une baisse des voyages vers l'Europe et l'Asie. Les Canadiens continuent toutefois de manifester un vif intérêt pour les voyages vers les États-Unis et les destinations soleil.

Bien que le nombre de passagers aériens transportés en 2012 (par rapport à 2011) ait connu une hausse générale, le transport aérien du fret a enregistré une baisse d'environ 1,5 pour cent pour ce qui est du nombre de tonnes ainsi qu'une baisse générale de 2,9 pour cent pour ce qui est des tonnes-kilomètres en 2012. L'Association du transport aérien international a constaté une

[24] Les tonnes-kilomètres permettent de mesurer la demande de fret aérien; cette mesure, que l'industrie utilise fréquemment, est calculée en additionnant la distance parcourue par chaque tonne du fret aérien. Cet indicateur mesure la demande de fret aérien en déterminant le volume des expéditions de fret aérien et la distance sur laquelle les marchandises sont transportées.

tendance semblable à l'échelle mondiale en raison d'une diminution importante du commerce mondial et d'une transition vers le commerce de produits qui se prêtent mieux au transport maritime.

Sous-programme 1.1.2 : Cadre qui appuie le marché du transport maritime

Description : Le Programme du cadre qui appuie le marché du transport maritime favorise l'efficacité des transports en veillant à l'établissement d'une politique économique et de cadres législatifs appropriés, afin de favoriser une industrie maritime canadienne concurrentielle et viable. Le programme a pour but : d'élaborer des politiques, des lois, des règlements comme la *Loi maritime du Canada* et son règlement et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*; de surveiller l'industrie maritime canadienne et le réseau des ports; d'établir les règles de gouvernance à l'intention des administrations portuaires canadiennes; de négocier et d'adopter des conventions et des ententes internationales; d'établir des régimes économiques régissant l'entrée sur le marché tant au marché du secteur du transport maritime canadien qu'au commerce maritime international canadien; de représenter les intérêts du secteur maritime canadien dans des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale; d'établir le régime de responsabilité en matière de transport maritime.

Ressources financières – 1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
2	2	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
17	22	(5)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Changement en pourcentage de part de marché du tonnage transfrontalier manutentionné par les transporteurs canadiens (navires)	>2 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2014	Tonnage transfrontalier 2011 – 37,4 millions 2010 – 39,8 millions Changement absolu - 2,4 millions (-6,0 %)

Un secteur du transport maritime concurrentiel	Changement au pourcentage de part de marché de la circulation commerciale nord-américaine exploitée par les ports canadiens	>2 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2014	2011 – 195,7 milliards tonnes-kilomètres 2010 – 214,8 milliards tonnes-kilomètres Changement absolu – -19 milliards (-8,9 %)

Le tonnage transfrontalier par bâtiments canadiens a diminué de 6 pour cent, ce qui correspond au recul de 6,2 pour cent du tonnage global pour tous les bâtiments, sans égard à la nation, et au recul de 8,9 pour cent de la circulation nord-américaine gérée par les ports canadiens. Cependant, la valeur des expéditions maritimes entre les États-Unis et le Canada a augmenté de 19,5 pour cent durant cette période, ce qui représente un changement dans la composition des produits et une augmentation de la valeur par tonne de marchandises liées au commerce transfrontalier. Parmi les autres facteurs qui ont contribué au recul, mentionnons la transition vers un autre mode de transport (ferroviaire, camion, etc.), une baisse de la part des importations ou des exportations à destination ou en provenance des États-Unis et l'état général de l'économie américaine.

Sous-programme 1.1.3 : Cadre qui appuie le marché du transport terrestre

Description : Le Programme du cadre qui appuie le marché du transport terrestre favorise l'efficacité des transports au moyen d'industries saines et concurrentielles dans les domaines du transport ferroviaire, du transport routier et du transport par autobus au Canada. Le Programme : élabore, surveille et met en œuvre des cadres stratégiques, des lois, des règlements et des ententes internationales, comme la *Loi sur les transports au Canada* (Partie 3 : Transport ferroviaire); surveille les services de transport ferroviaire de marchandises et les relations entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs et les exploitations de transport ferroviaire voyageurs; administre les paiements législatifs à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) pour certains bénéficiaires et les ententes d'exploitation des wagons-trémies céréaliers conclues avec les compagnies de chemin de fer CN et CP ainsi que le Programme de surveillance du grain; établit des régimes économiques régissant l'accès à l'industrie ferroviaire, les relations entre les principales compagnies transport ferroviaire des marchandises, les expéditeurs, les collectivités, les compagnies de chemin de fer spécialisées dans le transport des voyageurs et les compagnies de chemin de fer d'intérêt local; examine les fusions et acquisitions concernant des modes de transport terrestre; examine les conditions d'entrée sur le marché commercial du secteur du transport par camion et par autobus; collabore avec les provinces, les territoires et les partenaires d'Amérique du Nord afin d'uniformiser les règles relatives au transport terrestre, comme les normes de l'ALENA sur le camionnage.

Ressources financières – 1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
3	3	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
18	22	(4)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un secteur du transport terrestre efficient.	Changement en pourcentage du niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) pour le transport ferroviaire et routier	<2 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2014	Compagnie de chemin de fer de catégorie 1[25] : 2011 - 337,9 milliards 2010 - 327,8 milliards Changement absolu : 10,1 milliards (+3,1 %) Transport pour le compte d'autrui 2011- 136,4 milliards 2010 - 136,4 milliards Changement absolu +1,1 milliard (+ 0,8 %)

Le volume du trafic ferroviaire est à la hausse en raison d'une demande accrue pour les ressources naturelles et le transport ferroviaire de pétrole brut. Un tonnage accru a été enregistré en 2011 pour toutes les marchandises, à l'exception du minerai de fer, des automobiles et des pièces d'automobile. Les tonnes-kilomètres pour le camionnage étaient relativement stables au Canada en 2011; le marché intérieur a augmenté de 0,8 pour cent malgré la hausse de 2,5 pour cent du produit intérieur brut. Le secteur manufacturier n'a pas connu une hausse aussi marquée que le secteur de produits en vrac de ressources naturelles en 2011, ce qui aurait pu avoir une incidence sur le secteur du camionnage.

[25] *Catégorie 1* - Compagnies de chemin de fer dont les recettes brutes tirées de l'exploitation de services ferroviaires au Canada s'élèvent à 250 000 000 $ ou plus au cours de chacune des deux années civiles précédant l'année où l'information doit être fournie selon la partie II du *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention du grain*.

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité de ce commerce influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Par conséquent, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes de valeur mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique national pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques[xxiv], le Programme des Portes d'entrée et corridors a pour but d'appuyer le commerce international du Canada, en créant des réseaux de transport liés au commerce plus efficaces, fiables et homogènes au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : définir des stratégies et des cadres pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; appuyer et surveiller les projets qui contribuent à l'accroissement de la capacité et de l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors; commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors.

Analyse du rendement et leçons retenues

Grâce au Plan d'action économique du Canada, le gouvernement fédéral continue d'investir dans les portes d'entrée du Canada[xxv]. Des corridors commerciaux et des portes d'entrée de calibre mondial sont essentiels à la vigueur et à la compétitivité de notre économie, à l'amélioration de notre compétitivité sur le marché mondial et à la prospérité économique de tout le pays. Transports Canada a continué en 2012–2013 de promouvoir, d'élaborer et de mettre en œuvre les trois initiatives stratégiques des portes et des corridors du Canada : l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)[xxvi], la Porte continentale et le Corridor de commerce[xxvii] et la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique.[xxviii]

Ces initiatives liées aux portes d'entrée ont des répercussions concrètes :

- Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : Durant cette période, nous avons terminé le projet du passage supérieur de la 80th Street dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique (dans le cadre du programme du corridor ferroviaire Roberts Bank), nous avons entamé 11 projets d'infrastructure et nous avons signé huit accords de contribution (à l'appui de huit projets d'infrastructure distincts). En outre, nous avons lancé en octobre 2012 un appel de propositions ouvert. Nous avons entrepris des activités de sensibilisation et de compétitivité non liées à l'infrastructure pour maximiser la répercussion des investissements dans l'infrastructure, dont des consultations dans l'Ouest sur les priorités de l'IPCAP, un portail de données pour fournir l'accès aux paramètres de rendement de la chaîne d'approvisionnement, la facilitation continue de la Table sur le rendement de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et l'exécution de la réponse du gouvernement du Canada à l'Examen des services de transport ferroviaire des

marchandises. Veuillez consulter la section III, 3.3 Renseignements supplémentaires du présent rapport pour obtenir des renseignements supplémentaires.

- Porte continentale et Corridor de commerce : Pour ce qui est du Québec, Transports Canada a signé des accords de contribution pour financer les améliorations des ports de Sept-Îles et de Montréal. L'élargissement du port de Sept-Îles qui permettra de créer environ 5 800 emplois directs est un exemple de l'incidence de l'investissement dans l'infrastructure sur l'économie canadienne. Le Ministère a également ratifié un accord de contribution avec la Société de développement économique du Saint-Laurent pour financer une actualisation de l'étude de 2008 sur le corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Par ailleurs, Transports Canada a continué de collaborer avec la Grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal pour ce qui est des questions liées au transport ferroviaire des marchandises dans la région de Montréal. En Ontario, le Ministère a poursuivi sa collaboration avec le ministère des Transports, Metrolinx et la région de Peel au sujet du transport des marchandises en milieu urbain.
- Porte et Corridor de commerce de l'Atlantique : Des progrès importants ont été réalisés quant à la mise en œuvre de la Stratégie sur la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique en collaboration avec le Comité des représentants fédéraux-provinciaux, le Conseil consultatif de la Porte de l'Atlantique et d'autres intervenants. En 2012–2013, neuf projets d'infrastructure liés à la Porte de l'Atlantique, financés à l'aide du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, ont été terminés ou presque terminés et six projets étaient en cours. En outre, nous avons entrepris une dizaine d'activités de marketing au cours de l'année afin de promouvoir la Porte de l'Atlantique comme une solution de transport efficace, fiable et sûre à l'échelle régionale et internationale.

Le projet du passage international de la rivière Detroit[xxix] progresse bien et atteint des jalons importants. Vous trouverez des renseignements détaillés dans la section 1.2. Le passage offrira la capacité de franchissement de la frontière nécessaire pour répondre à la croissance prévue du commerce et de la circulation et il assurera la redondance des systèmes de transport ainsi que de systèmes de sûreté de pointe pour les activités au passage frontalier de Windsor-Detroit, le passage frontalier terrestre commercial le plus achalandé de l'Amérique du Nord.

Transports Canada est également responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre en temps opportun des initiatives liées aux transports, comme le prévoit le Plan d'action par-delà la frontière[xxx] du Canada et des États-Unis, en partenariat avec les organismes gouvernementaux pertinents du Canada et des États-Unis. Cela comprenait, en 2012–2013, l'annonce du financement accordé à la mise à niveau de l'infrastructure à quatre passages frontaliers clés, l'élaboration du premier plan binational d'investissement dans l'infrastructure frontalière et le lancement de projets pilotes de préinspection du fret transporté par camion aux passages frontaliers de l'autoroute du Pacifique et du pont Peace.

Depuis 2006, au moyen d'une analyse approfondie du réseau et de la prestation de programmes dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, Transports Canada a tiré diverses leçons sur les

moyens les plus efficaces de déterminer et d'élaborer des projets stratégiques, y compris ce qui suit :

- recueillir des données et effectuer une analyse pour fournir des preuves objectives et empiriques à l'appui de décisions stratégiques, de recommandations et d'investissements dans l'infrastructure;
- élaborer des processus et des critères d'admissibilité pour assurer un niveau élevé de transparence et appuyer la mobilisation et la collaboration;
- mettre en oeuvre un processus de sélection efficace et solide afin de veiller à ce que les projets soient viables sur le plan financier et qu'ils seront achevés dans les délais prévus tout en ayant recours à des équipes multidisciplinaires pour appliquer des critères de mérite et de sélection fondée sur le système qui reposent sur des éléments probants analytiques;
- mobiliser de façon active les intervenants et créer de vastes réseaux pour surmonter une variété de défis liés à la réglementation et à la gouvernance et maximiser les ressources;
- mettre en valeur les actifs nationaux et régionaux du Canada en matière de transport et en faire la promotion, et nouer des relations au niveau international pour maintenir la compétitivité du Canada.

Ressources financières – 1.2 Portes d'entrée et corridors (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
1,063	1,063	1,057	396	667

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
63	79	(16)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficients et fiables; ils appuient le commerce international	Mesure de l'efficience et de la fiabilité en fonction du temps total de transit pour les frets conteneurisés passant par nos portes d'entrée et nos corridors commerciaux	Temps de transit total pour l'année X ≤ au temps total de transit pour l'année X-1 (année précédente)	2011–2012 = 7 jours 2012–2013 = 7,4 jours Changement du pourcentage = 5,7

L'écart d'ETP est composé de deux éléments : (1) un écart de 11 ETP attribuable aux transferts effectués pendant l'exercice d'autres programmes et (2) un écart de cinq ETP attribuable à du nouveau financement alloué dans le cadre du budget 2012 pour l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Pour ce qui est des résultats attendus, l'augmentation de 0,4 jour pour le temps de transit des conteneurs par les ports canadiens en 2012–2013 (par rapport à la période de 2011–2012) est principalement attribuable aux facteurs saisonniers. Le temps de transit des conteneurs importés par la Porte de l'Asie-Pacifique a subi une hausse durant les mois d'hiver de 2013 en raison des conditions hivernales très rigoureuses au Canada, augmentant ainsi de 0,4 jour le temps moyen au port canadien pour l'année.

Sous-programme 1.2.1 : Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique

Description : La croissance économique rapide de la Chine et celle d'autres pays de la région Asie-Pacifique transforment les échanges commerciaux internationaux. La Chine est désormais le deuxième partenaire commercial en importance du Canada et la circulation commerciale entre le Canada et l'Asie devrait continuer de s'accroître. Le programme de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique vise à établir le Canada comme le meilleur lien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce programme permet ce qui suit : de coordonner et de gérer un ensemble intégré d'investissements (au moyen d'exécutions directes et de contributions) et de mesures stratégiques visant à relancer les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique; d'augmenter la quantité des importations par conteneur à destination de l'Amérique du Nord en provenance d'Asie; et d'accroître la fiabilité de la porte d'entrée et du corridor.

Ressources financières – 1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
205	157	48

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
11	16	(5)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Mesure de l'efficience[26] et de la fiabilité en fonction du temps total de transit pour les frets conteneurisés passant par la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique	Temps de transit total pour l'année X ≤ au temps total de transit pour l'année X-1 (année précédente) Date limite pour atteindre la cible : 2014	2010–2011 = 8,7 jours 2011–2012 = 8,3 jours 2012–2013 = 8,8 jours Changement du pourcentage de 2011–2012 = -4,6 % Changement du pourcentage pour 2012–2013 = 6,0
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Changement du volume EVP (importations et exportations) en proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord	2 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2014	La part de marché du Canada : 2010 : 11,40 % 2011 : 11,71 %

La hausse du temps de transit est principalement attribuable aux mois d'hiver qui ont entraîné une augmentation de 6,0 pour cent du temps de transit moyen par rapport à la période précédente (2011–2012).

[26] L'indicateur mesure le trajet côté ville/temps de transit au Canada (seulement) des marchandises en conteneurs importées par bâtiments à partir des ports asiatiques de Hong Kong et de Shanghai qui accostent tout d'abord aux ports de Prince Rupert et de Vancouver ainsi que le temps pour atteindre Toronto.

La part de marché du Canada a augmenté de 0,31 point par rapport à 2010–2011, ce qui correspond à une croissance d'une année à l'autre de 2,72 pour cent.

Sous-programme 1.2.2 : Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Description : Le Programme du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a pour but d'améliorer le mouvement des marchandises entre le Canada et le reste du monde en examinant les mesures stratégiques et en améliorant l'infrastructure aux emplacements clés, comme les grands passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, notamment le passage frontalier Windsor-Detroit. Le Programme comporte principalement deux initiatives, soit la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, et la Porte de l'Atlantique.

Ressources financières – 1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
857	239	618

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
52	63	(11)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables; ils sont utilisés pour le commerce international	Mesure de l'efficience et de la fiabilité en fonction du temps total de transit pour les frets conteneurisés passant par nos portes d'entrée et nos corridors commerciaux	Temps de transit total pour l'année X ≤ au temps total de transit pour l'année X-1 (année précédente)	2011–2012 = 4,34 jours 2012–2013 = 4,29 jours Changement du pourcentage = -1,15
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables; ils sont utilisés pour le commerce international	Changement en pourcentage de la valeur des importations et des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques	>0% Date limite pour atteindre la cible : 2014	La valeur totale combinée du commerce de l'Ontario, du Québec et de l'Atlantique : • 2010–2011 : 609,591 G$ • 2011–2012 : 656,455 G$

Les résultats indiquent une diminution de 1,15 pour cent du temps de transit en 2011–2012. En ce qui concerne les changements généraux dans le commerce international pour les exercices 2010–2011 et 2011–2012, la valeur du commerce international du Canada pour les régions de l'Ontario, du Québec et de l'Atlantique a augmenté de 7,68 pour cent (de 609,6 à 656,5 milliards de dollars). Nota : Les données de 2012–2013 ne sont pas disponibles.

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Description : L'activité de programme Infrastructures de transport est responsable des infrastructures dans le cadre du mandat de Transports Canada, en vue d'améliorer l'efficacité et de veiller à la prestation des services. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime, Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada qui appuie les objectifs fédéraux; élaborer une politique d'infrastructure des transports en collaboration avec les intervenants; soutenir les services essentiels à certaines collectivités; gérer les engagements existants; et procéder à la cession des biens et en confier l'exploitation à contrat, au besoin.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a octroyé en 2012–2013 du financement sous la forme de contribution dans le cadre de programmes d'infrastructure de transport à l'échelle du Canada. Bon nombre de nouveaux accords ont été conclus pour promouvoir des projets d'infrastructure pour le transport en commun et les autoroutes. Le programme Services ferroviaires dans les régions et les localités éloignées a été simplifié pour veiller à ce que des services essentiels sont fournis aux collectivités qui ne sont pas desservies par d'autres services de transport fiables à longueur d'année. Nous avons également financé l'exécution de plusieurs projets dans le cadre de l'Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais[xxxi], du Fonds Chantiers Canada[xxxii], du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (le Ministère a réalisé certains de ces projets au nom d'Infrastructure Canada[xxxiii]). La majorité des fonds ont été alloués à des projets puisque de nombreux programmes sont presque terminés.

Nous avons élaboré des stratégies efficaces à long terme en matière de gestion des actifs pour les aéroports et les ports appartenant à Transports Canada et exploités par ce dernier. Transports Canada continue de reconnaître que la meilleure solution à long terme pour ces actifs est leur transfert aux collectivités locales afin de mieux répondre aux besoins de ces dernières. De plus, un processus a été entamé pour céder de façon stratégique plus de 5 000 acres de terrains qui ne sont plus nécessaires pour l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent, et le Ministère a poursuivi la vente d'autres biens immobiliers qui ne sont plus requis pour mener des activités. Enfin, Transports Canada a continué d'élaborer une stratégie sur l'utilisation et la gestion des terres pour les biens-fonds de Pickering, et il poursuit les travaux visant à transférer une partie de ces biens-fonds à Parcs Canada.

Nous avons continué d'améliorer l'efficacité du transport maritime au Canada au moyen du Programme de cession des ports. En vertu du Plan d'action économique du Canada, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser une somme de 27,3 millions de dollars en 2012–2013 et 2013–2014 pour financer la cession des installations portuaires et poursuivre l'exploitation et l'entretien des ports lui appartenant. À ce jour, 489 des 549 sites recensés pour faire l'objet d'une cession au lancement du programme en 1995 ont été cédés, ce qui représente un taux de succès de 89 pour cent.

Nous avons appuyé la mise en œuvre du programme de grands projets d'immobilisations de VIA Rail de près d'un milliard de dollars qui a été financé par le gouvernement du Canada, dont 60 millions de dollars dans le cadre du budget de 2012. Ces investissements en immobilisations devraient améliorer l'efficacité et la fiabilité des services de VIA Rail grâce au renouvellement de son matériel, à l'augmentation de la capacité des voies, à la mise à niveau des gares et à la mise en œuvre d'autres projets stratégiques.

Une approche de guichet unique pour l'infrastructure de transport, avec un modèle commun pour les accords de contribution, ainsi qu'un processus de gestion des projets et des risques partagés permettent à Transports Canada de fournir à ses clients un niveau accru de fiabilité et de services. Nous pouvons ainsi concentrer nos efforts sur les projets à risques plus élevés. Ces leçons précieuses devraient être mises de l'avant lors du renouvellement du financement fédéral en matière d'infrastructures.

Ressources financières – 1.3 Infrastructures de transport (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
309	309	331	310	(1)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
241	236	5

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
L'infrastructure financée par le gouvernement fédéral est accessible, fiable et opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le gouvernement fédéral qui atteint les objectifs opérationnels	100 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu a été atteint pour ce programme, et l'infrastructure est entièrement accessible, fiable et opérationnelle.

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports, le Programme d'infrastructures de transport aérien est responsable des services aéroportuaires sous compétence fédérale pour le bien des voyageurs et des entreprises du Canada. Il s'agit d'assurer la gérance des administrations aéroportuaires, de financer les aéroports dans certaines collectivités et de gérer d'autres infrastructures aéroportuaires visées par des engagements fédéraux de longue date.

Ressources financières – 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
40	40	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
127	116	11

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
L'infrastructure aéroportuaire est accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure aéroportuaire appuyée par le gouvernement fédéral qui est opérationnelle	100 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu a été atteint pour ce sous-programme, et l'infrastructure est entièrement opérationnelle.

Sous-programme 1.3.2 : Infrastructure de transport maritime

Description : Le Programme d'infrastructures de transport maritime fonctionne à partir d'un cadre de politique axé sur le commerce et appuie le commerce canadien en rendant les biens maritimes disponibles à des fins commerciales. Le Programme est exécuté par différents moyens, comme la gérance des biens exploités par des tierces parties, la prestation directe au secteur public et l'administration des accords de contribution. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance des administrations portuaires canadiennes et des terres qu'elles gèrent; exploiter et céder les ports publics de Transports Canada; assurer et appuyer la gérance de services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution; assurer et appuyer la gérance de la partie canadienne de la Voie maritime.

Ressources financières – 1.3.2 : Infrastructure de transport maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
172	164	8

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
57	75	(18)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
L'infrastructure maritime est opérationnelle et accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure marine qui est opérationnelle	100 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu a été atteint pour ce sous-programme, et l'infrastructure maritime est entièrement opérationnelle.

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre

Description : Le Programme d'infrastructures de transport terrestre appuie le commerce et la mobilité au Canada en favorisant l'accès efficient et économique aux réseaux de transport terrestre tout en renforçant la sécurité des transports. Les fonctions qui s'y rattachent comprennent les suivantes : élaborer, concevoir, négocier et gérer les fonds fédéraux pour les routes, les passages frontaliers, les compagnies de chemin de fer, le transport en commun et les ponts fédéraux; collaborer avec les provinces, les territoires et autres partenaires en ce qui a trait à l'élaboration de programmes et de politiques d'infrastructure, en mettant plus précisément l'accent sur le Réseau routier national; assurer la gérance de VIA Rail et des ponts fédéraux; gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

Ressources financières – 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
97	106	(9)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
57	45	(12)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le fédéral sont terminés et accessibles aux usagers.	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le gouvernement fédéral qui est opérationnelle.	100 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu a été atteint pour ce sous-programme, et l'infrastructure maritime est entièrement opérationnelle.

Programme 1.4 : Innovation dans le secteur des transports

Description : L'activité de programme Innovation dans le secteur des transports soutient le cadre Avantage Canada afin de promouvoir le perfectionnement des compétences et de créer des avantages pour les Canadiens sur le plan de la santé, de l'environnement, de la société et de l'économie. Pour ce faire, cette activité de programme vise à renforcer les liens entre la science et les politiques, à appuyer le développement de technologies adaptées aux questions stratégiques importantes pour le Ministère et à servir de point central pour la réalisation d'un programme d'innovation intégré et coordonné en matière de transport. Les fonctions exercées sont d'établir des politiques et une orientation stratégiques pour la recherche et le développement, d'élaborer, de concevoir, de négocier et de gérer des programmes de recherche sur des technologies de pointe, dont les systèmes de transport intelligents, de promouvoir l'acquisition et le transfert des connaissances et l'application des technologies, d'établir des partenariats et de collaborer avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, et d'appuyer le perfectionnement des compétences en vue de créer un effectif hautement qualifié dans le domaine des transports.

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2012–2013, Transports Canada a fait la promotion de l'innovation dans le secteur des transports en encourageant le déploiement de pratiques et de technologies novatrices afin d'augmenter le rendement et la productivité du réseau de transport. Ce travail appuie les efforts que le Ministère déploie afin d'évaluer et de renouveler son cadre stratégique pour un réseau de transport compétitif et moderne. Cela appuie également le cadre Avantage Canada[xxxiv] qui est un plan économique et stratégique à long terme conçu pour améliorer la prospérité économique du Canada.

Transports Canada a mené 18 projets de recherche et développement qui sont étroitement liés à deux priorités de recherche stratégique : la sécurité et la sûreté à plus long terme et les technologies en climat froid. La recherche dans ces domaines s'appuie sur une étroite collaboration avec l'industrie et le milieu universitaire dans des domaines comme la prévention du givrage au sol en aviation, l'amélioration du contrôle de sûreté aux ports et aux aéroports, et la réduction des effets de la dégradation du pergélisol sur les infrastructures dans le Nord.

Grâce à l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord[xxxv], nous jouons le rôle de courtier du savoir et nous rassemblons des experts des gouvernements provinciaux et territoriaux, du milieu universitaire et de l'industrie pour traiter des questions relatives au secteur des transports concernant la dégradation du pergélisol et la navigation maritime dans l'Arctique. Les initiatives se sont penchées sur les questions les plus urgentes en matière de transport auxquelles le Nord est confronté et elles englobent des évaluations de la vulnérabilité aux changements climatiques des infrastructures essentielles dans le Nord ainsi que des évaluations des technologies et des outils novateurs. Nous avons également créé des partenariats stratégiques avec des gouvernements territoriaux et des universités qui sont à l'origine de la ratification de deux accords : un accord avec le gouvernement du Nunavut (pour étudier le pergélisol à l'aéroport d'Iqaluit) et un autre avec l'Université de Montréal (pour élaborer des outils de modélisation novateurs afin d'adapter les infrastructures de transports dans le Nord).

Nous avons terminé 14 projets dans le domaine des systèmes de transport intelligents [xxxvi], y compris l'élaboration d'un plan et d'une architecture stratégiques pour la Colombie-Britannique, un système avancé d'information aux voyageurs en Alberta, la mise en place d'un centre régional de gestion du transport dans la région de Waterloo, un système de gestion des vents pour le pont de la Confédération ainsi que des activités générales d'éducation et de sensibilisation à l'échelle du Canada. En outre, cinq nouveaux projets technologiques ont été approuvés et huit projets qui devraient se terminer en 2013–2014 sont en cours.

Les technologies novatrices peuvent améliorer l'efficacité, la sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien. À titre d'exemple, la mise au point de nouveaux produits de dégivrage et de matériaux d'aéronefs permettra de renforcer la sécurité du secteur de l'aviation. De plus, la mise en œuvre d'un bon nombre de technologies novatrices peut réduire les risques pour la sûreté aux aéroports et aux ports, s'il y a lieu.

Ressources financières – 1.4 Innovation dans le secteur des transports (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
14	14	14	9	5

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
31	22	9

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les investissements en recherche et développement sont optimisés afin d'améliorer le réseau de transport pour les Canadiens	Rapport du financement en matière de recherche et développement provenant de sources externes	1:1	Le rapport du financement en matière de recherche et développement provenant de sources externes : 3.5:1 (y compris les contributions en espèces)
Un financement est offert en matière de recherche et de développement afin d'appuyer des transports efficients, respectueux de l'environnement, sécuritaires et sûrs.	Pourcentage du financement approuvé qui est accordé	100	100 pour cent

L'écart d'ETP s'explique par le fait que des employés qui étaient en congé, qui ont pris leur retraite, qui ont quitté le Ministère ou qui ont accepté des postes au sein du Ministère n'ont pas été remplacés, conformément aux mesures de réductions des coûts découlant du budget 2012.

Les résultats attendus du programme ont été surpassés; le rapport de financement en matière de recherche et développement provenant de sources externes est de 3.5:1 (comprenant les contributions en espèces). Tous les fonds approuvés (100 pour cent) qui étaient réservés pour les projets de recherche et développement ont été utilisés pour mener des activités de recherche et développement dans un portefeuille de 18 projets.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Transports Canada joue un rôle de premier plan pour veiller à ce que le réseau de transport soit respectueux de l'environnement tout en conciliant la sécurité, la sûreté et l'efficience économique. Cela signifie qu'il doit jouer un rôle clé pour faire avancer les composantes du secteur des transports du programme environnemental du gouvernement du Canada en contribuant à réduire la pollution et les émissions provenant du secteur des transports; en protégeant le milieu marin et l'environnement d'eau douce; en remplissant un rôle important de gérance pour veiller à ce que les terres, les installations et les activités de Transports Canada soient conformes aux lois sur l'environnement, y compris l'utilisation d'un système de gestion de l'environnement.

Transports Canada exerce également un solide rôle de direction en s'engageant avec ses partenaires nationaux et étrangers en vue d'atténuer les répercussions des transports sur l'environnement, de contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada afin d'améliorer les examens réglementaires fédéraux, y compris dans le cadre des analyses environnementales des grands projets, et de veiller à l'amélioration de nos propres processus de réglementation, de consultation et d'examen qui concernent les projets liés aux transports.

Les trois programmes et les quatre sous-programmes qui appuient ce résultat stratégique sont les suivants :

Programme	Sous-programme	
2.1 Air pur – Transport	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	2.1.2 Air pur – Programmes
2.2 Eau propre – Transport	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau
2.3 Gérance de l'environnement – Transport		

Les prochaines sections indiquent de quelle manière nous avons rempli nos engagements présentés dans les faits saillants de la planification du *Rapport sur les plans et les priorités de 2012–2013* de Transports Canada[xxxvii]. Les résultats réels atteints par rapport aux résultats attendus, y compris les indicateurs de rendement et les cibles, sont présentés au niveau des programmes et des sous-programmes.

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Description : L'activité de programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le programme Air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports et surveiller les obligations et les engagements du Ministère dans le cadre du programme Air pur.

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2012–2013, Transports Canada a dirigé la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation maritime internationale[xxxviii] pour faire progresser l'élaboration de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international. Le projet de Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 21 juillet 2012, et les préparatifs ont été effectués en vue de la publication du règlement définitif au cours de l'exercice 2013-2014. Ce règlement met en œuvre la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord pour limiter les émissions de polluants atmosphériques des bâtiments, l'indice nominal de rendement énergétique (INRE) et le Plan de gestion du rendement énergétique des navires pour traiter des questions liées aux émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, aux normes relatives aux eaux grises (provenant des douches, des éviers et des buanderies) et aux exigences sur le transbordement d'hydrocarbures en mer.

En tirant parti du succès du premier accord volontaire au monde visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, Transports Canada et l'industrie aéronautique du Canada ont terminé l'élaboration et la publication du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.[xxxix] La participation des intervenants s'est avérée essentielle. Grâce à une mobilisation précoce et active, l'Organisation de l'aviation civile internationale[xl] a réservé un accueil extrêmement favorable au plan d'action du Canada. Ce plan d'action a été mis en évidence à de nombreuses occasions à titre de pratique exemplaire. En outre, grâce à un partenariat entre le Conseil des aéroports du Canada, Transports Canada, l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport de Zurich et le Conseil international des aéroports, un outil de rapport sur les émissions de carbone et autres émissions provenant des aéroports a été élaboré pour permettre à un exploitant d'aéroport de calculer son propre inventaire d'émissions de gaz à effet de serre. L'outil est mis à la disposition de plus de 1 600 aéroports à l'échelle mondiale.

Nous avons également appuyé l'élaboration de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'Organisation de l'aviation civile internationale en participant à des groupes d'experts qui évaluaient les options potentielles pour réduire les émissions provenant de l'aviation en offrant un soutien scientifique et technique à divers groupes de travail.

L'élaboration du projet de règlement sur les émissions des locomotives est en cours, et on prévoit que la publication préalable dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* aura lieu au cours de l'exercice 2013-2014. Nous poursuivons également, en collaboration avec la Environmental Protection Agency des États-Unis et les principaux intervenants, notre travail pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport ferroviaire dans le cadre de l'initiative sur les émissions des locomotives du Conseil de coopération.

Nous avons lancé des appels d'offres dans le cadre du programme Système de réservation de camions et du Programme d'alimentation à quai pour les ports. Transports Canada appuiera six nouveaux projets à divers ports canadiens grâce à ces deux initiatives. Voici quelques exemples : le port de Halifax mettra en œuvre l'alimentation à quai pour les navires de croisière; la Seaspan Ferries Corporation installera un dispositif d'alimentation à quai à la gare maritime de la baie Swartz sur l'île de Vancouver, et le port de Metro Vancouver installera la technologie du Système de positionnement global (GPS) pour améliorer l'efficacité du camionnage dans les ports et la performance environnementale.

La recherche sur de nouvelles technologies et pratiques visant à réduire et à mesurer les émissions provenant des transports ferroviaire et maritime s'est poursuivie en 2012-2013. Nous avons créé le programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique et octroyé des fonds fédéraux aux chercheurs universitaires qui s'occupent actuellement de concevoir des technologies et des pratiques dont le but est de réduire les émissions atmosphériques. Nous avons également examiné les technologies pour cerner les technologies de contrôle des émissions qui sont disponibles à l'heure actuelle afin d'établir des réductions des émissions réalistes dans les règlements actuels et à venir. Cet examen est avantageux pour l'industrie ferroviaire puisqu'il dresse la liste des outils et des technologies disponibles pour respecter les normes sur les émissions atmosphériques. Pour ce qui est du secteur maritime, nous avons réalisé des inventaires des émissions pour tous les ports relevant des Administrations portuaires canadiennes.

Depuis le lancement du programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules II (éTV II), 21 technologies avancées pour véhicules ont été mises à l'essai en collaboration avec les organismes de réglementation en matière de sécurité et d'environnement dans l'Amérique du Nord, les résultats ont été présentés lors de forums de l'industrie et 17 documents techniques ont été publiés au sujet de sept domaines technologiques clés pour faire progresser l'intégration des nouvelles technologies liées aux véhicules routiers de façon sécuritaire et en temps opportun. Transports Canada collabore avec des organismes de réglementation des É-U. pour guider l'élaboration d'approches réglementaires harmonisées dans l'Amérique du Nord qui sont relatives à la sécurité et à l'environnement pour les véhicules à passager et les camions. L'écart entre les cycles de planification financière du Canada et des États-Unis continue toutefois de poser un défi. Nous tiendrons compte de ce défi en mobilisant plus tôt les organismes de réglementation américains lors du cycle de planification afin de maximiser les possibilités de tirer parti des activités de mise à l'essai communes.

Nous avons lancé en 2012–2013 l'étude sur l'utilisation des véhicules au Canada pour combler les lacunes dans les données et recueillir des renseignements sur les véhicules légers; cette étude guidera à son tour le règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules du Canada. Le vingtième rapport annuel au premier ministre sur la fonction publique du Canada du greffier du Conseil privé a récemment reconnu que cette étude était une première à l'échelle internationale. Nous avons également accompli des progrès quant à l'élargissement de l'étude pour recueillir des données sur les véhicules lourds immatriculés au Canada.

Ressources financières – 2.1 Air pur – Transport (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
25	25	25	19	6

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
92	87	5

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Baisse de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) et autres polluants dans le secteur des transports	Changement en pourcentage de l'intensité des émissions liées au transport	Une réduction de l'intensité en fonction du plan établi dans le cadre de l'approche horizontale du gouvernement sur l'air pur Date limite pour atteindre la cible : 2020	De 2005 à 2010 Transport de marchandises : augmentation de 82 grammes à 94 grammes par tonne-kilomètre. Transport de passagers : réduction de 142 grammes à 128 grammes de dioxyde de carbone par passager-kilomètre.

Tous les modes de transport de marchandises sont devenus plus efficaces (et leurs émissions de gaz à effet de serre ont diminué) entre 2005 et 2010, qui est la dernière année pour laquelle les

donnés ont été publiées, mais le recours accru au camionnage afin de transporter les marchandises a fait augmenter l'intensité globale de ces émissions dans le secteur des transports, qui est passée de 82 à 94 grammes par tonne-kilomètre. Au chapitre du transport de passagers, entre 2005 et 2010, l'intensité des émissions de gaz à effet de serre est passée de 142 à 128 grammes de dioxyde de carbone par passager-kilomètre.

Sous-programme 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description : Le Programme du cadre réglementaire sur la qualité de l'air et de surveillance qui tient son pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* et de la *Loi sur l'aéronautique*, contribue à réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports grâce à la création et à la mise en œuvre de régimes réglementaires. Il permet : d'établir les cadres juridique et réglementaire qui régissent les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports; de surveiller la conformité des entreprises de transport avec leurs obligations réglementaires; de représenter le Canada dans des discussions visant à établir des normes internationales concernant les émissions atmosphériques dans le secteur des transports; de contribuer à élaborer des instruments de mise en œuvre en vue de réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports au Canada.

Ressources financières – 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
15	12	3

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
61	61	0

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Cadre de réglementation (et de politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales	Pourcentage des instruments de mesure qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales	100 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2015	100 pour cent

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint : dans le secteur aérien, les instruments cadrent en totalité avec les lois nationales ou les normes internationales; dans le secteur maritime, les instruments cadrent en totalité avec les lois nationales.

Sous-programme 2.1.2 : Air pur – Programmes

Description : Les programmes sur la qualité de l'air permettent au gouvernement fédéral d'améliorer les programmes environnementaux du secteur des transports. Voici les éléments qui s'y rattachent : proposition de moyens pragmatiques visant à réduire les gaz à effet de serre et autres polluants liés au transport; mise à l'épreuve et application de technologies automobiles de pointe en vue de réduire les gaz à effet de serre et autres polluants provenant des véhicules motorisés; création de partenariats; conception, négociation et gestion des initiatives de réduction des émissions liées au transport. Initiatives précises : le programme des technologies automobiles propres et sécuritaires, l'initiative pour l'alimentation à quai des navires dans les ports et l'initiative pour la réduction de la marche au ralenti des camions dans les ports.

Ressources financières – 2.1.2 : Air pur – Programmes (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
10	7	3

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
32	26	6

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les technologies vertes de transport sont accessibles aux usagers	Nombres d'emplacements qui utilisent les technologies vertes de transport	10 Date limite pour atteindre la cible : 2015	5

En date de mars 2013, les initiatives liées à l'air pur ont contribué à des projets à cinq emplacements. Le Programme d'alimentation à quai pour les ports a permis l'installation et la mise en service d'une technologie d'alimentation à quai dans quatre ports du Canada. En ce qui concerne le programme Système de réservation de camions, des technologies de transport propres sont actuellement utilisées à un emplacement, à savoir Port Metro Vancouver. Un deuxième appel de propositions a été lancé pour le Programme d'alimentation à quai pour les ports et d'autres accords de contribution sont attendus dans le cadre du programme Système de

réservation de camions. De façon générale, le programme est en voie d'atteindre son objectif de rendement de 2015.

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Description : L'activité de programme Eau propre – Transport protège le milieu marin, en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programe réglemente et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast[27] et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant à la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. Cette activité fait progresser le programme Eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Les responsables du Programme représentent également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments navigant en eaux canadiennes.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a honoré son engagement à protéger le milieu marin en contribuant à réduire la pollution de l'eau causée par les activités de transport. Les aéronefs du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) ont fait de la surveillance dans toutes les régions du pays. Le PNSA continue d'avoir une incidence positive, car il décourage les pollueurs potentiels qui passent dans les eaux de compétence canadienne.

Nous avons maintenu un programme d'inspection des bâtiments qui entrent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, par lequel nous vérifions qu'ils sont entièrement conformes avant de pénétrer dans ces eaux, et nous exigeons des mesures correctives lorsque nous détectons des lacunes dans la gestion des eaux de ballast. En 2012–2013, à l'échelle nationale, 95 pour cent des navires étaient conformes aux règles en matière de déclaration relative à l'eau de ballast.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* proposé comprend la mise à jour des normes sur les transbordements d'hydrocarbures entre bâtiments et de nouvelles normes sur la gestion des eaux grises (drainage provenant des douches, des éviers et des buanderies).

Par ailleurs, nous avons annoncé plusieurs mesures visant la création d'un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes[xli], notamment ce qui suit : mise en œuvre de huit mesures de sécurité visant les navires-citernes, y compris les inspections des navires-citernes; surveillance et suivi systématiques des navires; système de commandement en cas d'incident;

[27] Le ballast s'entend d'un produit solide ou liquide amené à bord d'un navire pour en augmenter le tirant d'eau, en modifier l'assiette, en régler la stabilité ou maintenir les charges de stress dans des limites acceptables.

programmes de pilotage; désignation des ports publics; recherche scientifique; aides à la navigation nouvelles ou modifiées; système moderne de navigation. De plus, la *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens* a été présentée et un comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a été créé pour entreprendre un examen de l'actuel régime canadien de préparation et d'intervention en cas de pollution en milieu marin et pour proposer d'autres mesures visant à le renforcer.

Conscients de l'importance de se doter d'instruments de programme (politiques, procédures et instructions de travail) qui soient prêts à être mis en œuvre en même temps que l'introduction des changements à la réglementation, nous contribuons à faire en sorte que tous les instruments du cadre réglementaire sont bien intégrés, équilibrés et synchronisés. Le cadre sera ainsi plus facile à adapter et permettra de respecter les exigences de manière plus efficace et uniforme.

Pour donner suite aux discussions des cadres supérieurs avec l'industrie du transport maritime sur la manière de mener les consultations, nous apportons des changements au Conseil consultatif maritime canadien afin de donner plus d'occasions aux intervenants de formuler des commentaires.

Ressources financières – 2.2 Eau propre – Transport (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
2	2	7	7	(5)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
13	27	(14)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de juridiction canadienne	Changement en pourcentage du nombre de rejets par navire de substances qui peuvent être nuisibles à l'écosystème marin (c.-à-d. pollution, eau de ballast)	Réduction de 5 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2017	Réduction de 50 pour cent

L'écart d'ETP s'explique par les fonds supplémentaires fournis au Ministère dans le cadre du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

Pour 2012–2013, le PNSA a identifié des navires responsables de 14 rejets qui risqueraient de nuire à l'écosystème marin. Il s'agit d'une réduction de 50 pour cent par rapport au point de référence de 2009–2010, soit 28 rejets, excédant de beaucoup la cible fixée.

Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre

Description : Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ainsi que de certaines conventions internationales, le cadre réglementaire du Programme sur l'eau propre fixe les cadres juridiques et réglementaires qui régissent la protection du milieu marin contre la pollution et les espèces envahissantes ainsi que les répercussions des cas de pollution sur l'environnement.

Ressources financières – 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
0	0	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
2	1	1

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un cadre de réglementation moderne sur l'eau propre et des politiques qui sont harmonisés avec les normes internationales en vigueur.	Nombre d'instruments de mesure qui concordent avec les lois canadiennes et/ou les normes internationales en vigueur.	95 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2017	100 pour cent

Ce sous-programme a surpassé ses résultats attendus.

Sous-programme 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau

Description : Le Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau contribue à réduire la pollution causée par le transport par navires, en surveillant la conformité

des sociétés de transport avec le cadre réglementaire en matière de sécurité maritime, au moyen d'une surveillance, d'inspections, de vérifications, de supervision et de mise en application.

Ressources financières – 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
2	6	(4)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
11	27	(16)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
L'industrie est conforme au cadre réglementaire.	Pourcentage de l'industrie qui est conforme au cadre réglementaire du régime d'intervention environnementale.	95 % Date limite pour atteindre la cible : 2017	100 %
L'industrie du transport maritime est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de juridiction canadienne.	Pourcentage des navires qui respectent le Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast.	95 % Date limite pour atteindre la cible : 2017	95 %

Ce sous-programme a atteint ses résultats attendus. Bien que le taux de conformité avant l'inspection soit de 95 pour cent, comme mentionné précédemment, nos procédures d'inspection de suivi permettent de vérifier que les navires qui entrent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent sont entièrement conformes avant d'entrer dans ces eaux.

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description: L'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités à l'égard d'un réseau national de transport respectueux de l'environnement pour les Canadiens en assurant la conformité avec les obligations environnementales du Ministère ayant trait aux lois, aux règlements, aux politiques et aux lignes directrices. L'activité de programme permet à Transports Canada d'assumer sa responsabilité visant la mise en œuvre de la stratégie ministérielle de développement durable en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*; veille à ce que les terrains et les installations de Transports Canada soient gérés dans le respect de l'environnement

conformément aux lois et aux politiques fédérales; fournit un soutien fonctionnel pour les évaluations environnementales, notamment les évaluations de projets majeurs relatifs aux ressources; et gère les sites contaminés.

Analyse du rendement et leçons retenues

Grâce au Plan d'action économique du Canada de 2012, le gouvernement investit 165 millions de dollars sur deux ans pour appuyer le développement responsable des ressources[xlii], créer des emplois et favoriser la croissance et la prospérité à long terme, tout en renforçant nos mesures de classe mondiale en matière de protection de l'environnement pour les générations futures de Canadiens. Cet investissement comprend le renouvellement du financement de Transports Canada afin qu'il puisse participer à l'initiative du Bureau de gestion des grands projets (BGGP)[xliii]. En 2012–2013, Transports Canada a collaboré avec d'autres ministères à la conception des procédures, des lignes directrices et des ententes de projet communes qui régiront l'évaluation environnementale et l'examen réglementaire des grands projets de ressources du BGGP et du Bureau de gestion des projets nordiques (BGPN). Nous participons actuellement à 55 des 78 projets du BGGP, et l'ensemble des jalons et des normes de service ont été atteints conformément aux ententes de projet. Nous participons aux 33 projets ayant cours dans le cadre de l'initiative du BGPN et nous avons signé trois ententes de projet en 2012–2013.

Le 6 juillet 2012, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* est entrée en vigueur, établissant un régime fédéral nouveau et amélioré d'évaluation environnementale. Pour s'harmoniser avec ce nouveau régime, Transports Canada a entrepris un vaste examen du programme d'évaluation environnementale, y compris la clarification des rôles et des responsabilités, et il a élaboré un cadre national en vue d'un examen environnemental du territoire domanial.

Transports Canada est responsable d'une vaste gamme d'activités de transport et de plus de 700 propriétés, notamment d'aéroports et de ports qui lui appartiennent ou qu'il exploite. Les activités englobent des parcs d'aéronefs et de véhicules, des magasins, des entrepôts et des bureaux centraux ou en région éloignée partout au pays. Le rendement environnemental à ces endroits est surveillé au moyen du Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada. En 2012–2013, nous avons réussi à examiner et à simplifier ce système afin de gagner en efficacité. Des mesures de réduction des coûts ont été relevées, notamment des visites sur les lieux ayant de multiples objectifs, afin de vérifier que le Ministère se conforme aux lois environnementales, de surveiller l'assainissement des sites contaminés et de faire le suivi des évaluations environnementales.

En 2012–2013, le Ministère a réalisé tous ses engagements qui figuraient sous les thèmes I-III de la Stratégie fédérale de développement durable. Transports Canada contribue aux objectifs d'écologisation des opérations gouvernementales par l'entremise du thème IV. Les objectifs du thème IV sont d'envergure nationale et portent sur une vaste gamme d'activités, notamment réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de nos activités, améliorer le rendement environnemental de nos immeubles, réduire la consommation de papier, bien gérer nos

équipements électroniques et électriques. Transports Canada est sur la bonne voie pour atteindre, et dans certains cas surpasser, tous les objectifs d'écologisation des opérations gouvernementales. Pour plus de détails sur les activités d'écologisation des opérations gouvernementales de Transports Canada, consultez la Section III, 3.3 Tableaux de renseignements supplémentaires du présent rapport.

Ressources financières – 2.3 : Gérance de l'environnement - Transport (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
33	33	46	20	13

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
89	101	(12)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Conformité avec les obligations environnementales de Transports Canada par rapport aux lois, règlements, politiques et lignes directrices.	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable.	100	100
Conformité avec les obligations environnementales de Transports Canada par rapport aux lois, règlements, politiques et lignes directrices.	Nombre d'occurrences où Transports Canada n'était pas en conformité avec les lois en vigueur sur l'environnement.	0	0

L'écart d'ETP est principalement attribuable au transfert d'ETP au Programme d'un autre secteur du Ministère, lequel n'est pas reflété dans les chiffres des ETP prévus.

En tout, 314 examens par l'entremise du Système national de gestion de l'environnement ont été effectués en 2012–2013. Parmi ceux-ci, 58 examens proviennent du programme Protection de l'environnement, 44 du programme d'évaluation environnementale et atténuation et 212 activités de surveillance effectuées dans le cadre des évaluations environnementales terminées en vertu de l'ancienne *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*[xl].

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire qui vise à faciliter le mouvement sécuritaire des personnes et des marchandises dans tout le Canada sans événement risquant de causer des blessures, la mort ou des dommages matériels. Les activités sous ce résultat stratégique visent collectivement, en grande partie, à influencer le comportement du public et de l'industrie au moyen de lois et de règlements, et peuvent grandement contribuer à atteindre les résultats stratégiques de transport propre décrits à la rubrique Programme 2.2. La sécurité des transports est accrue lorsque l'on harmonise et que l'on rationalise les régimes de réglementation qui bénéficient de l'expérience de pays et d'intervenants multiples. L'échange de pratiques exemplaires et la collaboration aux recherches à l'étape de l'élaboration des règlements aboutissent à des cadres de réglementation efficients et efficaces, qui présentent de sérieux avantages pour la sécurité des transports. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance de la sécurité. À ces règles s'ajoutent des politiques, des normes, des directives et des lignes directrices qui influent aussi sur l'utilisation de pratiques de transport sécuritaires et qui établissent une culture de la sécurité où la sécurité devient un élément intégral de chaque mesure d'une entreprise.

Les cinq activités de programme et les 18 sous-programmes qui appuient ce résultat stratégique sont les suivantes :

Programme	Sous-programme			
3.1 Sécurité aérienne	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	3.1.4 Services des aéronefs
3.2 Sécurité maritime	3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	3.2.3 Protection des eaux navigables	3.2.4 Cession d'installations de formation maritime
3.3 Sécurité ferroviaire	3.3.1 Rail Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.3.3 Sensibilisation à la sécurité ferroviaire	
3.4 Sécurité routière	3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	3.4.4 Sensibilisation à la sécurité routière
3.5 Transport des marchandises dangereuses	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses	

	marchandises dangereuses dangereuses

Les prochaines sections indiquent de quelle manière nous avons rempli nos engagements présentés dans les faits saillants de la planification du *Rapport sur les plans et les priorités de 2012–2013* de Transports Canada[xliv]. Les résultats réels atteints par rapport aux résultats attendus, y compris les indicateurs de rendement et les cibles, sont présentés ci-dessous au niveau de programme et de sous-programme.

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description : L'activité de programme Sécurité aérienne permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale. De plus, cette activité gère des programmes pour appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports et les aéroports régionaux et offre des services de transport aérien à l'appui des activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2012–2013, nous avons amélioré le cadre de gestion de la sécurité de l'Aviation civile. Nous avons également atteint la majorité des engagements pris dans le plan d'action de l'Aviation civile. À la fin de mars 2013, nous avions atteint 77 pour cent de ces engagements. Tous les autres engagements pris dans le plan d'action le seront d'ici l'automne 2013. Nous avons donné suite à 8 des 10 constatations de vérification découlant du rapport de 2012 établi par le Bureau du vérificateur général, par l'entremise de la réponse de la direction et du plan d'action détaillé, notamment la mise en œuvre réussie d'une approche nationale de planification de la surveillance axée sur les risques, où l'on tient compte d'activités de surveillance et de service (systèmes de gestion de la sécurité et autres systèmes non liés à la gestion de la sécurité). Un exercice interne d'examen de la gestion tenu en juin 2012 a permis de passer en revue les risques organisationnels et de fournir des pistes de solution pour trouver des mesures visant à atténuer les secteurs de risque relevés, mais aussi de revalider les secteurs de risque et l'alignement entre les risques organisationnels et opérationnels.

Pour soutenir les inspections axées sur les risques et la prise de décisions opérationnelles lors des activités de surveillance, les inspecteurs disposent d'outils de planification de la surveillance axée sur les risques et de documents de référence connexes, par exemple le Système national de gestion d'information sur la sécurité aérienne, qui est une base de données sur des indicateurs de risque, ainsi que la directive de surveillance et l'instruction visant le personnel qui autorise l'élaboration de plans de surveillance axée sur les risques. Nous fournissons du soutien et de la formation continus aux inspecteurs par l'entremise de communications, des activités de formation sur les systèmes de gestion de la sécurité ainsi que de l'amélioration et de la publication d'outils et de documents de référence sur les procédures de surveillance. Par

exemple, nous avons fourni des modules d'apprentissage en ligne et des ateliers sur la surveillance à 474 inspecteurs de partout au pays.

Nous avons mis la dernière main à la structure organisationnelle de l'Aviation civile en terminant les descriptions de travail et en mettant en œuvre les décisions de classification et les stratégies de dotation. Le comité directeur de l'Aviation civile a surveillé activement le plan de mise en œuvre. Nous avons élaboré des stratégies de transition, de dotation et de communication en collaboration avec les ressources humaines afin de soutenir les gestionnaires et les employés durant la mise en œuvre de la nouvelle structure. Nous avons fait la transition de 75 pour cent des postes de l'Aviation civile et de 78 pour cent des employés. Nous avons réalisé toutes les activités de transition et d'intégration à l'intérieur des délais prescrits.

La décision de la haute direction de centraliser la gestion et la surveillance des progrès vers l'atteinte des engagements indiqués dans le plan d'action de l'Aviation civile à compter d'avril 2013 nous a aidés à dégager les tendances ou les problèmes possibles dans la mise en œuvre du plan d'action. La mise en œuvre réussie du plan a démontré l'avantage de cette approche dont se serviront les nombreux intervenants qui prennent part à des entreprises de cette envergure pour les activités futures, car nous veillons ainsi à prendre les mesures qui s'imposent en temps voulu.

Ressources financières – 3.1 : Sécurité aérienne (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
231	231	227	199	32

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
1,803	1,622	181

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un réseau d'aviation civile sécuritaire.	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol (moyenne quinquennale).	6.5	6,1 accidents par 100 000 heures de vol

L'écart de 181 ETP s'explique par le recours plus faible que prévu à des ETP en conséquence de la transition de l'organisation de l'Aviation civile, et par les gains d'efficacité organisationnelle à l'échelle du programme Sécurité aérienne, y compris les Services d'aéronefs. Il n'y a eu aucune réduction du nombre d'inspecteurs de l'aviation.

Le résultat attendu du programme a été surpassé.

Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne

Description : Le Programme du cadre réglementaire de la sécurité aérienne permet d'élaborer et d'utiliser, de façon équilibrée, des politiques, des lignes directrices, des règlements, des normes et des activités de sensibilisation, en fonction des risques, de manière à promouvoir un cadre réglementaire de la sécurité aérienne sécuritaire et harmonisé pour les Canadiens et les voyageurs au Canada et l'industrie aéronautique du Canada.

Ressources financières – 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
31	23	8

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
261	174	87

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un cadre réglementaire fondé sur les risques qui est conforme aux conventions internationales et qui tient compte des principaux partenaires commerciaux et de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation (DCRR)	Pourcentage des politiques, des normes et des règlements mis en œuvre qui satisfont aux exigences de la DCRR	90 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2015	Aucune donnée à signaler
	Pourcentage des dangers et des risques cernés pour l'aviation qui ont un lien avec le cadre réglementaire et qui ont été évalués	100 pour cent Date limite pour atteindre la cible : 2015	Aucune donnée à signaler

Sécurité aérienne a terminé un examen en profondeur de ses principaux indicateurs de rendement en 2011–2012 et en 2012–2013. En conséquence, plusieurs indicateurs ont été remplacés et ne sont plus utilisés.

Le nouvel indicateur utilisé pour le sous-programme du cadre réglementaire de la Sécurité aérienne permet de mesurer la durée moyenne (en années) du cycle d'élaboration des règlements nouveaux ou modifiés qui régissent la Sécurité aérienne. Le résultat pour cet indicateur était une durée de cycle moyenne de 4,73 ans en 2012, comparativement à la durée de cycle visée de 4,40 ans pendant cette période.

Sous-programme 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne

Description : Le Programme de surveillance de la sécurité aérienne, fondé sur les risques, permet d'appuyer la conformité de l'industrie aéronautique avec le cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de l'application de la loi.

Ressources financières – 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
122	119	3

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
1,158	1,089	69

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le milieu du transport aérien possède une solide culture de sécurité	Pourcentage de la compréhension de l'industrie aérienne	75 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Aucune donnée à signaler

Sécurité aérienne a terminé un examen en profondeur de ses principaux indicateurs de rendement en 2011–2012 et en 2012–2013. En conséquence, plusieurs indicateurs ont été remplacés et ne sont plus utilisés. Le nouvel ensemble d'indicateurs a été approuvé et intégré en vue d'en faire rapport dans le cadre de gestion du rendement de 2013–2014.

Cependant, nous pouvons constater que les activités de surveillance permettent de surveiller la conformité de l'industrie. En 2012-2013, 95 pour cent des activités de surveillance prévues dans le cadre du programme ont été réalisées, ce qui a permis d'examiner tous les secteurs à risque plus élevé.

Sous-programme 3.1.3 : Aide aux immobilisations aéroportuaires

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires permet au Canada de maintenir la sécurité des aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral. Il offre un financement pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité sur les pistes, qui peut également s'appliquer à la

protection des biens qui ne se trouvent pas sur les pistes. Ce programme vise les aéroports qui ont un besoin financier démontré pour effectuer les dépenses en capital nécessaires au maintien de la sécurité.

Ressources financières – 3.1.3 : Aide aux immobilisations aéroportuaires (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
50	32	18

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
19	18	1

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendemen	Cibles	Résultats réels
Les aéroports admissibles respectent les normes de sécurité requises pour maintenir leur exploitation	Pourcentage des aéroports admissibles qui ont maintenu leur certification à la suite de l'obtention d'un financement au titre du Programme aide aux immobilisations aéroportuaires	100 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	100 pour cent

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint.

Sous-programme 3.1.4 : Services des aéronefs

Description : Le Programme de services des aéronefs offre des services d'aéronef, d'entretien des aéronefs et de formation à Transports Canada et aux autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Ressources financières – 3.1.4 : Services des aéronefs (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
29	25	4

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
365	340	25

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Confiance des clients	Pourcentage de la satisfaction de la clientèle (satisfait ou très satisfait) pour ce qui est des services reçus	80 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2014	Aucune donnée à signaler
Confiance des clients	Le nombre d'évènements de catégorie 3[28] ou plus (par 1 000 heures de vol)	1,37	1,55

Les Services des aéronefs ont élaboré un sondage qui sera remis aux clients au cours de l'hiver 2014 afin d'obtenir des données d'ici la date limite. Nous pouvons constater que les Services des aéronefs ont réussi à conserver leur clientèle au cours des 15 dernières années. Aucune question ou inquiétude de la part des clients n'a été soulevée au moyen de mécanismes officiels ou non officiels en place. Au cours du précédent exercice, ce sous-programme a subi de grands changements en raison de la réduction de l'effectif et de la vente d'aéronefs. Les heures de vol ont reculé de 17 pour cent. Le nombre de rapports de sécurité de catégorie 3 ou plus par 1 000 heures de vol est en baisse de 35 pour cent par rapport à l'exercice précédent, mais n'atteint pas la réduction prévue de la cible quinquennale variable en raison du retard dans l'analyse. Il y a trop peu de données pour qu'elles aient une valeur statistique. Cependant, une analyse plus poussée montre qu'il n'y a pas de tendance récurrente dans les types d'incidents, donc qu'aucun problème de sécurité systémique n'est source de préoccupation.

[28] Les événements de catégorie 3 sont ceux ayant occasionné des dommages modérés, des blessures, des retards, des aéronefs immobilisés au sol ou des coûts, conformément au *Règlement de l'aviation canadien*.

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : L'activité de programme Sécurité maritime permet de protéger la vie et la santé des Canadiens en contribuant à un réseau de transport maritime sécuritaire et efficace. Cette activité de programme tire ses pouvoirs de nombreux textes législatifs, y compris la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[xlv], la *Loi sur la protection des eaux navigables*[xlvi], la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*[xlvii], la *Loi sur le pilotage*[xlviii], la *Loi sur le cabotage*[xlix] et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*[l]. Les objectifs qu'elle poursuit sont d'élaborer et de renforcer le cadre réglementaire en matière de sécurité maritime pour les bâtiments battant pavillon canadien et étranger (non destinés à la navigation de plaisance et embarcations de plaisance), de mettre en application les conventions internationales signées par le Canada et de protéger le droit du public à naviguer dans les eaux canadiennes.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada reste résolu à fournir des services de haute qualité. Nous continuons de tirer les avantages de la mise en œuvre des normes de service officielles et d'une meilleure intégration de la planification de programme, de la surveillance et de l'établissement de rapports continus sur le rendement relativement aux activités d'inspection et de certification. Nous avons élaboré le tout premier rapport annuel Programme de délégation des inspections obligatoires, en vue de rendre des comptes sur le rendement des bâtiments délégués[29]. Les résultats du rapport sont intégrés à la planification aux fins des activités de surveillance, pour voir à la surveillance et à l'amélioration continues des programmes. La surveillance active, les rapports trimestriels sur le rendement ainsi que l'intégrité et l'interopérabilité des données continuent de fournir des occasions de mener des analyses de programme utiles et d'apporter des mesures correctives en temps voulu.

Nous avons amélioré les directives sur la façon d'appliquer les actuels droits réglementaires à une variété de services et entrepris d'examiner le barème des droits en marge d'une initiative de modernisation visant à harmoniser le barème avec ceux en vigueur à l'heure actuelle dans les secteurs privé et international. Ce faisant, nous avons mis à jour les normes de service concernant les échéanciers, l'exactitude et l'accessibilité des services. Le but de cette initiative est de produire un seul règlement rassemblant les dispositions tarifaires visant les utilisateurs de services maritimes qui figurent dans divers règlements de Transports Canada.

Des travaux sont également en cours pour mettre en œuvre des plans d'action de la direction afin de donner suite aux vérifications de la Sécurité maritime[li]. Par l'accomplissement de ce travail soutenu, Sécurité et la Sûreté maritimes tient compte de certaines des principales conclusions tirées de nos quatre récentes vérifications et évaluations internes, de façon à améliorer la surveillance et le suivi de programmes délégués; à améliorer l'intégration de bases de données et

[29] Dans le cadre du programme de délégation des inspections obligatoires, un bâtiment qui doit obligatoirement, par une loi, un règlement ou une convention, subir des inspections et détenir la certification requise, et dont les inspections peuvent être effectuées par des sociétés de classification au lieu d'inspecteurs de la Sécurité maritime.

d'applications de la GI-TI et à respecter pleinement la *Loi sur les frais d'utilisation* et les exigences du Conseil du Trésor en matière de perception de recettes.

Nous reconnaissons toujours l'importance de consulter nos intervenants à propos des changements dans les programmes et les projets de réglementation et, le cas échéant, des instruments de programme à l'appui (politiques, procédures et instructions de travail). Nous continuons aussi de reconnaître l'importance de mener des consultations horizontales sur les changements dans les programmes et les projets de réglementation internes et l'incidence qu'ils peuvent avoir sur les autres programmes. Nous veillons ainsi à ce que les changements dans les programmes et les projets de réglementation soient communiqués efficacement et soient bien intégrés et équilibrés et que les préoccupations des intervenants soient prises en compte afin d'obtenir un programme plus efficace et uniforme.

Ressources financières – 3.2 : Sécurité maritime (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
62	62	65	57	5

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
603	575	28

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un réseau de transport maritime sécuritaire.	Nombre d'évènements mettant en cause des bâtiments commerciaux (embarcations autres que de plaisance) canadiens par 1 000 bâtiments inscrits au registre des navires canadiens (moyenne quinquennale mobile.	9,5 Le point de référence est de 13,6 évènements par 1 000 bâtiments; le changement du taux de 13,6 à 9,5 représente une diminution de 30 pour cent. Date limite pour atteindre la cible : décembre 2015	12,36 par 1 000 bâtiments.

Un réseau de transport maritime sécuritaire.	Nombre de décès mettant en cause des embarcations de plaisance dans le cadre d'activités de navigation de plaisance (moyenne quinquennale).	111	74 Moyenne quadriennale, car seules des données de 2009–2012 étaient disponibles.

L'écart d'ETP est attribuable à la réorganisation en cours de la Sécurité et la Sûreté maritimes qui a des répercussions sur les améliorations du programme et de l'efficacité.

Nous sommes sur la bonne voie pour atteindre les résultats attendus en décembre 2015, soit une réduction prévue de 30 pour cent du nombre d'évènements.

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime

Description : Le programme Cadre réglementaire de la sécurité maritime fournit des outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) en fonction du rendement et des risques. Ses objectifs sont d'appuyer la sécurité des navigateurs, des bâtiments commerciaux (non destinés à la navigation de plaisance) et des embarcations de plaisance, d'harmoniser le cadre de sécurité maritime du Canada avec d'autres compétences et de soutenir les services de pilotage au Canada.

Ressources financières – 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
11	7	4

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
92	65	27

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un cadre réglementaire fondé sur les risques qui est conforme aux conventions internationales et à la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation	Pourcentage de règlements alignés sur les lois nationales et/ou les normes internationales adoptées	85 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Sur la bonne voie pour atteindre la cible

Les données provisoires sur le rendement ne sont disponibles étant donné qu'un processus est en cours pour harmoniser les règlements avec la *Loi sur les frais d'utilisation.* Nous prévoyons que ce sous-programme atteindra le résultat attendu en 2015.

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime

Description : Le programme Surveillance de la sécurité maritime permet de surveiller la conformité de l'industrie des bâtiments commerciaux (non destinés à la navigation de plaisance) et des embarcations de plaisance avec le cadre réglementaire de la sécurité maritime. Les fonctions sont de délivrer des documents maritimes canadiens et autres documents officiels aux navigateurs canadiens (officiers et membres d'équipage sur des bâtiments canadiens); d'approuver la formation des navigateurs; d'immatriculer les bâtiments commerciaux (non destinés à la navigation de plaisance) et les embarcations de plaisance et de délivrer des permis; de délivrer des certificats de sécurité et des approbations pour les bâtiments, l'équipement et la conception; d'inspecter les bâtiments commerciaux (non destinés à la navigation de plaisance) qui entrent dans les eaux canadiennes; de s'occuper des questions relatives à la sécurité et à la santé au travail (navires); d'exercer une surveillance et de procéder à des enquêtes; et d'encourager les pratiques sécuritaires.

Ressources financières – 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
46	43	3

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
447	441	6

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Conformité avec les règlements pour ce qui est des bâtiments canadiens inspectés (embarcations autres que de plaisance)	Pourcentage des bâtiments canadiens inspectés (embarcations autres que de plaisance) qui sont conformes aux règlements.	68 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Sur la bonne voie pour atteindre la cible
Conformité aux règlements pour ce qui est des embarcations de plaisance	Pourcentage des embarcations de plaisance conformes aux règlements (y compris celles qui ont fait l'objet d'une inspection de courtoisie).	60 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Sur la bonne voie pour atteindre la cible
La surveillance réglementaire du contrôle des navires par l'État du port traite les bâtiments étrangers présentant les risques les plus élevés.	Pourcentage des bâtiments étrangers à risque élevé inspectés.	95 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2017	Sur la bonne voie pour atteindre la cible

En ce qui a trait aux bâtiments canadiens inspectés (embarcation autre que de plaisance), des 4 556 inspections au cours de l'exercice 2012–2013, 2 050 inspections ont révélé au moins une défectuosité. Ce qui signifie que 55 pour cent de ces bâtiments (embarcation autre que de plaisance) étaient conformes à la réglementation. Par exemple, la Si l'on continue de faire participer les intervenants afin de renforcer les exigences, en plus de continuer à diffuser des documents d'orientation et de sensibilisation, il est prévu que les résultats attendus seront atteints d'ici la date prévue de mars 2015.

Après la saison de navigation de plaisance de 2012, nous avons reçu et analysé 3 988 formulaires valides de vérification de courtoisie pour embarcation de plaisance. Les résultats montrent que dans 92 pour cent des cas, le permis d'embarcation de plaisance était marqué sur la coque de l'embarcation, et parmi ceux qui devaient produire une preuve de compétence[30], 92 pour cent l'ont fait.

En 2012-2103, 41 pour cent des bâtiments étrangers à risque élevé ont été inspectés. Le cadre d'inspection fondé sur le risque a été mis en œuvre au début de l'exercice 2012-2013 et il est continuellement surveillé et amélioré. On prévoit atteindre la cible de 95 pour cent en mars 2017.

Sous-programme 3.2.3 : Protection des eaux navigables

Description : Le programme Protection des eaux navigables vise à protéger le droit du public de naviguer de façon sécuritaire dans les eaux canadiennes en éliminant tout obstacle à la navigation; en approuvant tout ouvrage construit ou placé au-dessus des eaux navigables ou dans, sur, sous ou à travers de telles eaux avant la construction; en réglementant les feux ou balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant ou après la construction de certains ouvrages; en réglementant la mise à l'eau de bouées privées conformément au Règlement sur les bouées privées de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; en agissant à titre de receveur d'épaves selon la partie 7 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

[30] Une preuve de compétence est un document attestant que le conducteur comprend les lois relatives à la voie navigable et qu'il sait comment conduire une embarcation en toute sécurité. La preuve de compétence la plus commune est la carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance.

Ressources financières – 3.2.3 : Protection des eaux navigables (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
5	7	(2)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
64	70	(6)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le droit de la population de naviguer en toute sécurité sur les voies navigables du Canada est protégé.	Nombre de plaintes reçues du public relativement à des ouvrages non conformes à la législation sur les eaux navigables.	175 Date limite pour atteindre l'objectif : mars 2015	130

Le résultat attendu du sous-programme a été surpassé.

Sous-programme 3.2.4 : Cession d'installations de formation maritime

Description : Le Programme de cession d'installations de formation maritime assure un financement à frais partagés pour la mise à niveau ou le remplacement des simulateurs marins et la cession des biens des Fonctions d'urgence en mer appartenant à Transports Canada pour la certification continue des gens de mer canadiens.

Ressources financières – 3.2.4 : Cession d'installations de formation maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
0	0	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
0	0	0

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les établissements de formation maritime du Canada offrent, de façon indépendante, une formation de renommée mondiale	Nombre de simulateurs de formation maritime appartenant à Transports Canada qui ont été cédés aux provinces ou établissements de formation maritime pour la certification des gens de mer	1	1
Les établissements de formation maritime du Canada offrent, de façon indépendante, une formation de renommée mondiale	Nombre d'établissements qui offrent une formation sur les fonctions d'urgence en mer (FUM) sans l'aide du gouvernement fédéral (installations FUM appartenant à Transports Canada qui ont été cédées à l'aide d'une répartition du financement 70 %/30 %)	1	1

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint.

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[liii], le programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet également d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds pour accroître la sécurité aux passages à niveau sont également offerts dans le cadre de ce programme.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a fait des progrès dans plusieurs initiatives, surtout les modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[liv], qui a reçu la sanction royale en mai 2012. Ces modifications nous permettront d'améliorer la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité et d'élaborer un règlement sur le contrôle d'accès, parmi d'autres instruments de réglementation possibles.

Dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2012 2013*, nous avons déterminé que plusieurs règlements devaient être élaborés après que les modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* auraient reçu la sanction royale, avec un accent sur un règlement visant à faire entrer en vigueur les sanctions administratives pécuniaires et l'obligation d'avoir un certificat d'exploitation ferroviaire. À l'instar du Comité de la haute direction de la Sécurité ferroviaire, du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire et du Groupe de travail fédéral-provincial, nous avons approuvé de nouvelles priorités en matière de prise de règlements qui portent essentiellement sur la modification du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* et sur des mesures visant à éviter les intrusions. Nous allons collaborer avec tous les intervenants internes et externes pour déterminer leurs priorités en matière de réglementation.

Nous avons également examiné l'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* aux compagnies de chemin de fer locales. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* a été modifiée pour inclure les chemins de fer locaux suivant une recommandation du rapport du Comité d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le Comité voulait que tous les chemins de fer exploités sur des voies fédérales soient visés par la Loi afin de régler quelques zones grises sur les questions de compétence. Ce changement a fait en sorte qu'à compter du 1er mai 2013, 41 compagnies de chemin de fer de plus sont maintenant visées par le régime fédéral de sécurité ferroviaire. Nous avons notamment désigné les chemins de fer qui sont visés par la nouvelle définition d'une compagnie de chemin de fer locale, puis nous les avons informés ainsi que nos partenaires clés et nos intervenants de leurs obligations en vertu du nouveau régime, par l'entremise d'une campagne de communication et de séances d'information.

Nous avons terminé la passerelle intégrée du système ferroviaire, qui permet de mieux saisir et analyser les données sur le rendement en matière de sécurité dans toute l'industrie. Nous avons modifié et mis à jour le programme national de formation des inspecteurs et nous continuons d'élaborer un système de gestion de la qualité. Dans le cadre du programme national de formation sur la sécurité ferroviaire, nous avons élaboré et modifié plusieurs cours importants pour les inspecteurs, notamment ceux sur les vérifications, les systèmes de gestion de la sécurité et l'orientation des inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Nous avons amélioré le programme de gestion de la qualité de la sécurité ferroviaire grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre de plusieurs nouvelles directives et procédures. Ces améliorations comprenaient entre autres la mise à jour du processus de planification des activités fondée sur les risques; la création d'une nouvelle directive de gestion de l'information; et l'amélioration du rendement en matière de service en révisant la procédure sur les plaintes et les demandes de renseignements.

Ressources financières – 3.3 : Sécurité ferroviaire (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
37	37	37	34	3

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
208	176	32

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies/explosions et autres) (moyenne quinquennale).	14,1	11,73
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale).	2,45	2,36

L'écart entre le nombre d'ETP prévus et réels est principalement attribuable à la réduction des activités de sensibilisation et aux postes non dotés relativement au soutien administratif. Il n'y a eu aucune réduction du nombre d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Le Ministère analyse continuellement ses effectifs et il prend des mesures à l'égard du recrutement et du maintien en poste du personnel pour veiller à ce que les ressources soient concentrées dans les secteurs où elles procureront les plus grands avantages sur le plan de la sécurité.

Le taux d'accidents ferroviaires est en baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 13,07. Le taux d'incidents ferroviaires est également en baisse par rapport à la moyenne quinquennale.

Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme du cadre réglementaire de la Sécurité ferroviaire fournit une gamme d'outils équilibrée (politiques, règles et normes d'ingénierie) pour promouvoir un cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire harmonisé pour l'industrie ferroviaire et le public en général, tout en assurant la viabilité du secteur ferroviaire.

Ressources financières – 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
3	4	(1)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
22	22	0

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le cadre réglementaire traite les risques les plus élevés	Le pourcentage des stratégies d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés	90 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint.

Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme Surveillance de la sécurité ferroviaire vise à encourager la conformité avec le cadre réglementaire au moyen d'inspections, de vérifications, de surveillance et de mesures d'application de la loi, au besoin, dans le secteur ferroviaire.

Ressources financières – 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
15	15	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
144	131	13

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
L'industrie du transport ferroviaire possède une solide culture de sécurité	Indice de la mise en œuvre des SGS dans l'industrie du transport ferroviaire	À déterminer	Cet indicateur est en cours d'examen
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Pourcentage de l'industrie du transport ferroviaire qui est conforme aux règles, règlements et normes énoncés dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*	80 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Cet indicateur est en cours d'examen

Ces indicateurs de rendement font l'objet d'un examen, donc les résultats attendus ne sont pas disponibles.

Sous-programme 3.3.3 : Sensibilisation à la sécurité ferroviaire

Description : Le programme Sensibilisation à la sécurité ferroviaire encourage la sensibilisation du public à la sécurité aux passages à niveau et aux risques d'incidents liés aux intrusions afin de prévenir les décès et les blessures. Il encourage également la sécurité auprès de l'industrie ferroviaire en lui faisant part des pratiques exemplaires, des conclusions de la recherche et des avancées technologiques. Il fournit des fonds pour les améliorations apportées à la sécurité aux passages à niveau.

Ressources financières – 3.3.3 : Sensibilisation à la sécurité ferroviaire (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
18	16	2

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
42	23	19

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau	5 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Sur la bonne voie pour atteindre la cible
Réduction du nombre d'intrusions	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions	5 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Sur la bonne voie pour atteindre la cible

Le nombre d'accidents aux passages à niveau est en baisse par rapport à la moyenne quinquennale, passant de 195 à 187. Le nombre d'accidents liés aux intrusions en 2012 est également en baisse par rapport à la moyenne quinquennale, passant de 79 à 74. On s'attend à atteindre les cibles d'ici mars 2015.

Programme 3.4 : Sécurité routière

Description : L'activité de programme Sécurité routière, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile*[liv] et sur la *Loi sur les transports routiers*[lv], permet d'élaborer des normes et des règlements; de surveiller l'industrie qui relève de la réglementation; de sensibiliser le public en vue de réduire le nombre de décès et de blessures ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile; d'accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport routier canadien.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a mis en œuvre avec succès le « Système d'importation temporaire de véhicules »[lvi], un outil en ligne permettant aux importateurs de faire une demande d'importation temporaire de véhicules par Internet. Le temps de traitement des demandes est ainsi passé de quatre à une semaine.

En plus de l'outil en ligne, selon la rétroaction de l'industrie, nous avons simplifié le système d'autorisation préalable d'importation de véhicules et amélioré le taux de conformité par les importateurs. Le nouveau système, qui compte des importateurs moins nombreux, mais plus qualifiés, a réduit le fardeau de conformité sur l'industrie, l'Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada.

Nous avons simplifié le processus d'exemptions en vertu de la *Loi sur les transports routiers* pour accommoder les secteurs de l'industrie qui ont recours à des transporteurs routiers assujettis au *Règlement sur les heures de service*. Le processus simplifié a permis de réduire le temps nécessaire pour rendre les décisions après la réception des demandes (par exemple, baisse de 16 à 9 semaines, selon la complexité de la demande), d'améliorer les lignes directrices pour les demandeurs, d'améliorer les normes de service et d'obtenir un plus grand engagement de la part des demandeurs pour veiller à ce qu'ils puissent appliquer l'exemption, si elle leur est accordée.

Le succès de ces initiatives est en grande partie attribuable à un engagement efficace des intervenants de l'industrie et au retrait d'étapes de traitement inutiles selon le principe de gestion allégée.

Ressources financières – 3.4 : Sécurité routière (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
23	23	24	23	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
113	84	29

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Routes sécuritaires	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés	À déterminer	53,5
Routes sécuritaires	Décès (occupants des véhicules) par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers	À déterminer	26,4

Routes sécuritaires	Blessures graves (occupants des véhicules) par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers	À déterminer	134,1

L'écart d'ETP est principalement attribuable à la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts prévues dans le budget 2012. Les postes relatifs aux ETP ont été éliminés à mesure que le travail avait été effectué, particulièrement au niveau des activités de sensibilisation qui n'étaient pas au cœur du mandat de la Sécurité routière.

En ce qui a trait aux résultats, en 2011, le nombre total de collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés était de 53,5, ce qui représente une réduction de 15,8 pour cent par rapport au taux moyen des cinq années précédentes. En 2011, il y a eu 26,4 décès par 10 000 collisions, soit une réduction de 9,2 pour cent par rapport au taux moyen des cinq années précédentes. Les 134 blessés graves représentent une réduction de 11,3 pour cent par rapport au taux moyen des cinq années précédentes.

Aucune cible n'ait été fixée pour 2012-2013, mais les cibles pour 2013-2014 sont les suivantes : réduction de 2 pour cent du taux de collisions pour 2012 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes; réduction de 1 pour cent du taux de décès pour 2012 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes; réduction de 1 pour cent du taux de blessures graves pour 2012 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Ces cibles auraient été dépassées si elles avaient été appliquées à nos plus récents résultats.

Sous-programme 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Afin d'appuyer la sécurité automobile, le programme Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles permet d'élaborer des politiques, des règlements et des normes qui régissent la conception, la construction, le fonctionnement ou le marquage des véhicules et de l'équipement. Il permet également de mener des recherches (sur la résistance aux chocs, la biomécanique, la prévention des accidents et les facteurs humains) afin de déterminer la nécessité et l'efficacité des règlements et des normes ainsi que d'évaluer et de trouver des solutions technologiques visant à accroître la sécurité automobile.

Ressources financières – 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
5	5	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
24	20	4

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Un cadre réglementaire fondé sur les risques et le rendement qui est harmonisé avec les régimes internationaux de sécurité automobile, s'il y a lieu.	Pourcentage des normes qui sont harmonisées avec les normes internationales en matière de sécurité automobile.	80 pour cent	78 pour cent

Il y a 45 règlements qui s'appliquent aux véhicules légers et de ceux-ci, environ 10 sont en voie d'être harmonisés, à l'exception des quelques secteurs où il y a des exigences législatives canadiennes en matière de bilinguisme ou de système métrique. Par conséquent, 35 règlements, ou une proportion de 78 pour cent, sont déjà harmonisés.

Sous-programme 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile*, permet de surveiller la conformité des constructeurs de véhicules automobiles et de l'équipement avec le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Le Programme permet de vérifier que les véhicules et les pièces de véhicules, les dispositifs de retenue pour enfants et les pneus fabriqués ou importés au Canada, satisfont aux exigences de rendement en matière de sécurité et aux normes d'installation de l'équipement ainsi que de veiller à ce que les constructeurs de véhicules respectent leurs obligations de façon responsable.

Ressources financières – 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
8	9	(1)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
49	39	10

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
L'industrie des véhicules automobiles est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme au cadre réglementaire	80 pour cent	92 pour cent

Le résultat attendu du sous-programme a été surpassé. La conformité de l'industrie est calculée en fonction d'un échantillonnage de véhicules et d'équipement réglementés. La conformité variera légèrement selon les véhicules et l'équipement particuliers qui ont été inspectés.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

Description : Le programme Sécurité des transporteurs routiers, qui prend appui sur la *Loi sur les transports routiers*, encourage la sécurité auprès des transporteurs routiers (camions et autobus) en instaurant un régime de rendement en matière de sécurité fondé sur le Code canadien de sécurité (normes de rendement pour l'exploitation des véhicules commerciaux); en prévoyant un cadre national qui permette aux provinces et aux territoires d'administrer les règlements liés à la sécurité des transporteurs routiers; en gérant un programme de contributions pour les provinces et les territoires en vue de la mise en œuvre uniforme du Code canadien de sécurité; et en faisant la promotion de règlements uniformes à l'égard des transporteurs routiers dans l'ensemble du Canada.

Ressources financières – 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
5	5	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
7	5	2

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des provinces et des territoires, grâce à l'adoption du Code canadien de sécurité	Pourcentage des autorités compétentes qui ont adopté les 15 normes figurant dans le Code canadien de sécurité	60 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2014	Approximativement 75 pour cent

Environ 75 pour cent des provinces et territoires ont adopté toutes ou presque toutes les normes du Code canadien de sécurité. Le résultat attendu du sous-programme a été surpassé.

Sous-programme 3.4.4 : Sensibilisation à la sécurité routière

Description : Le programme Sensibilisation à la sécurité routière favorise la sécurité des usagers de la route et celle des infrastructures routières en vue d'accroître la sécurité des voyageurs. Les responsables du programme et leurs partenaires (soit les provinces et les territoires, les services de police, les universités, les ONG) conçoivent des interventions en matière de sécurité et des mesures du rendement et en font la surveillance; promulguent des pratiques exemplaires; et communiquent des connaissances sur la sécurité routière à la population.

Ressources financières – 3.4.4 : Sensibilisation à la sécurité routière (en millions de dollars

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
4	4	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
34	20	14

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
La population adopte des pratiques sécuritaires au cours de ses déplacements sur la route	Pourcentage de sensibilisation obtenu grâce aux programmes fédéraux de sécurité routière - sondage(s) et études des initiatives individuelles en matière de sécurité routière	Enquêtes par observation, 95 pour cent Base de données de la Sécurité routière, 40 pour cent	Néant

Afin de concentrer les ressources là où elles offrent les plus grands avantages sur le plan de la sécurité, le Programme de sensibilisation à la sécurité routière a été éliminé dans le cadre des mesures de réductions des coûts du budget 2012. Les fonctions de sensibilisation considérées comme essentielles pour remplir le mandat de la Sécurité routière ont été intégrées à d'autres programmes.

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

Description : Exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*[lvii], le programme Transport des marchandises dangereuses (TDG), fondé sur les risques, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et de fournir des conseils d'experts (p. ex., le Centre canadien d'urgence transport)[lviii] (CANUTEC) quant à ces incidents aux fins suivantes : promouvoir la sécurité publique dans tous les modes de transport des marchandises dangereuses au Canada; déterminer les menaces à la sécurité publique et appliquer la Loi et ses règlements; orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents relatifs au transport des marchandises dangereuses; et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a mis en œuvre un plan d'action qui donnait suite de la vérification du commissaire à l'environnement et au développement durable portant sur le transport de produits

dangereux. Le Ministère a déjà pris de nombreuses mesures qu'il s'était engagé à prendre à la suite de la vérification, y compris les suivantes :

- élaborer et mettre en œuvre un processus national approuvé de planification des inspections fondée sur les risques, ce qui renforcera notre fonction de surveillance;
- élaborer une politique de suivi fondée sur un indice de gravité et faire le point auprès des inspecteurs et des gestionnaires du transport des marchandises dangereuses par des mises à jour au manuel et à la formation des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses;
- élaborer un outil pour saisir des données additionnelles clés nécessaires afin de produire des indicateurs de taux de conformité;
- mettre en œuvre un cadre d'évaluation des plans d'intervention d'urgence qui clarifie les exigences en matière de politique et de procédure pour l'examen et l'approbation des plans d'intervention d'urgence, offrant ainsi une approche uniforme et cohérente pour la planification des plans.

Tout indique que le Ministère prendra les mesures de suivi restantes dans les délais approuvés, y compris les suivantes :

- établir un programme d'assurance de la qualité pour vérifier les procédures de surveillance et de suivi de la conformité par les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses;
- clarifier les rôles et les responsabilités pour les inspections des marchandises dangereuses au sein de Transports Canada;
- mettre en œuvre un système de mesure du rendement qui permet à Transports Canada de dresser un rapport sur le taux de conformité à la réglementation.

Nous avons renforcé l'orientation sur la surveillance de la conformité en élaborant et en appliquant les dispositions du chapitre 23 du manuel des inspecteurs, qui portent sur la politique sur les renseignements au public. Nous avons recensé les principales compétences des spécialistes des mesures correctives et nous avons établi des procédures de suivi en cas de non-conformité. Nous avons également donné de la formation à tous les inspecteurs des bureaux régionaux de Transports Canada de partout au pays. L'adoption du principe de gestion allégée nous a permis de voir où se fait le gaspillage, de gagner en efficacité et de mieux aligner nos ressources.

Ressources financières – 3.5 : Transport des marchandises dangereuses (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
12	13	13	13	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
124	114	10

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Sécurité publique pendant le transport des marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale)	285,7 [cible recalculée] [31]	286,4
Sécurité publique pendant le transport des marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale)	5,1 [cible recalculée] [32]	4,3

L'écart entre les ETP prévus et réels est le résultat de l'exercice de normalisation des programmes. Il n'y a pas eu de réduction du nombre d'inspecteurs du Transport des marchandises dangereuses. Afin de s'assurer que des ressources suffisantes étaient accessibles pour répondre aux objectifs du programme, plusieurs postes techniques ont été supprimés, tandis que d'autres sont en cours de dotation. Transports Canada analyse continuellement ses effectifs et il prend des mesures à l'égard du recrutement et du maintien en poste du personnel pour veiller à ce que les ressources soient concentrées là où elles procureront les plus grands avantages sur le plan de la sécurité.

Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à déclaration obligatoire, par tranche de billions de dollars de produit intérieur brut, cadre avec la cible recalculée.

[31] En ce qui a trait à nos résultats attendus, nous avons changé notre façon de faire; les données ne reflètent donc pas la cible préétablie de 221,1 qui figurait dans le RPP.

[32] En ce qui a trait à nos résultats attendus, nous avons changé notre façon de faire; les nouvelles données ne reflètent donc pas la cible préétablie de 3,8 qui figurait dans le RPP.

Sous-programme 3.5.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses encourage la sécurité publique dans le cadre du transport des marchandises dangereuses. Il permet d'élaborer et d'utiliser, de façon équilibrée, des politiques, des procédures, des lignes directrices, des certificats de niveau équivalent de sécurité, des règles et des normes, fondés sur les risques, afin de promouvoir la sécurité publique lors de la manutention, de la demande de transport ou du transport et de l'importation de marchandises dangereuses; d'harmoniser, s'il y a lieu, ses règlements avec les programmes internationaux, des Nations Unies ou des États-Unis sur les marchandises dangereuses; de diriger l'élaboration de règlements canadiens qui sont adoptés par les provinces et les territoires; et de diriger l'élaboration de normes nationales et internationales pour la fabrication, le choix et l'utilisation des contenants pour le transport de marchandises dangereuses.

Ressources financières – 3.5.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
3	4	(1)

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
31	40	(9)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le cadre réglementaire fournit une orientation claire à l'industrie des marchandises dangereuses et à la population en ce qui concerne le transport sécuritaire des marchandises dangereuses.	Pourcentage de l'harmonisation des règlements et des normes sur le transport des marchandises dangereuses avec les normes internationales ou nationales.	70 pour cent	70 pour cent

Nous avons élaboré toutes les modifications réglementaires prévues. Ces modifications en sont à différentes étapes du processus de réglementation et, une fois qu'elles auront été approuvées, cela représentera l'atteinte approximative de la cible de 70 pour cent.

Sous-programme 3.5.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses

Description : Exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, le programme Surveillance du transport des marchandises dangereuses permet ce qui suit : de surveiller la conformité des intervenants à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et ses règlements, au moyen de services, d'évaluations, d'inspections, d'enquêtes, de l'application des règlements, de la responsabilité, de la diligence, de la gestion, du contrôle, des examens ou de la révision; de surveiller la conformité des expéditeurs et des consignateurs et importateurs modaux, des Plans d'intervention d'urgence, des normes relatives aux contenants et des évaluations des installations; de former tous les inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux.

Ressources financières – 3.5.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
7	6	1

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
67	56	11

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme	Pourcentage des entreprises qui sont conformes à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, aux règlements et aux normes	60 pour cent	53 pour cent

Le programme Surveillance du transport des marchandises dangereuses (TMD) a recours à une approche fondée sur le risque pour mener des inspections ciblées qui est appuyée par un programme d'estimation de la conformité aléatoire. Malgré les variations importantes d'une année à l'autre des taux de conformité, chaque incident de non-conformité est suivi d'une mesure corrective en vertu de la politique sur le suivi de la non-conformité en matière de transport de marchandises dangereuses. Le degré de gravité de la non-conformité peut varier considérablement, allant de l'absence d'une plaque sur un contenant, à l'absence d'un plan d'intervention d'urgence approuvé, lorsqu'ils sont requis. Ainsi, en réponse au Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable sur le transport des produits dangereux publié en décembre 2011[lix], on a élaboré un indicateur de conformité plus nuancé qui tiendra mieux compte de la portée et de la gravité de la non-conformité, et cet indicateur sera mis

en œuvre pour la période de référence de 2013-2014. Il n'y a pas eu de réduction du nombre d'inspecteurs du Transport des marchandises dangereuses.

Sous-programme 3.5.3 : Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses

Description : Exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, le Programme d'intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses protège la vie humaine, la santé, les biens ainsi que l'environnement en fournissant sans délai et 24 heures sur 24 de l'information technique, des mesures de sécurité et des mesures d'action aux premiers intervenants par l'intermédiaire de CANUTEC, à la suite d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses; en assurant une présence lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et en offrant de l'orientation sur place en matière d'intervention par des spécialistes des mesures correctives; en produisant le Guide des mesures d'urgence en tant qu'outil pour une intervention initiale durant les 15 premières minutes sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses; et en effectuant des recherches sur les interventions d'urgence effectuées à la suite de rejets de produits chimiques.

Ressources financières – 3.5.3 : Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
3	3	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
26	17	9

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Opérations sécuritaires aux sites d'accident	Pourcentage des sites d'accident conformes	100 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint.

Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr

Transports Canada élabore des politiques et des programmes afin de réagir aux risques émergents pour la sûreté tout en veillant à maintenir la compétitivité du Canada. Le Ministère travaille également avec ses partenaires nationaux et internationaux pour faire progresser un programme commun et efficace de sûreté des transports. Un réseau de transport sûr favorise le dynamisme de l'économie canadienne et la compétitivité du pays sur les marchés mondiaux. En tant que pays commerçant, le Canada doit transporter des personnes et des marchandises sur de vastes distances à destination des marchés nationaux et internationaux, et le nombre de personnes qui voyagent en avion, en bateau et par voie terrestre augmente chaque année. La confiance internationale et la confiance du public dans la sûreté des infrastructures de transport du Canada revêtent une importance cruciale.

Transports Canada préconise une approche holistique à l'égard de la sûreté. Le Ministère conçoit des politiques, des programmes et des règlements et les fait respecter selon les risques émergents pour la sûreté. Le rôle du Ministère est à la fois diversifié et complexe, comme l'attestent les nombreuses activités qui consistent notamment à renforcer la sûreté des transports en commun, des chemins de fer, des ports et des aéroports dans tout le Canada.

Les trois activités de programme et les sept sous-programmes qui appuient ce résultat stratégique sont les suivants :

Programme	**Sous-programme**			
4.1 Sûreté aérienne	4.1.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	4.1.2 Surveillance de la sûreté aérienne	4.1.3 Programme d'aide aux services de police aux aéroports	4.1.4 Grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien
4.2 Sûreté maritime	4.2.1 Coordination et collaboration en matière de sûreté maritime	4.2.2 Surveillance et application de la loi en matière de sûreté maritime	4.2.3 Cadre de réglementation et de politique en matière de sûreté maritime	
4.3 Sûreté du transport terrestre et intermodal				

Les sections ci-après expliquent comment nous avons honoré les engagements présentés dans les points saillants de la planification du *Rapport sur les plans et les priorités de 2012–2013* de Transports Canada. Nous avons discuté des résultats réels par rapport aux résultats attendus, avec les indicateurs de rendement et les cibles, au niveau des programmes et des sous-programmes.

Programme 4.1 : Sûreté aérienne

Description : L'activité de programme Sûreté aérienne permet d'élaborer, d'appliquer et de surveiller les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires pour un système de l'aviation canadien sûr en harmonie avec celui de la communauté aérienne internationale.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a affiné et renforcé la surveillance de la sûreté aérienne en établissant une fonction de contrôle de la qualité afin de surveiller régulièrement la prestation nationale du programme Sûreté aérienne pour soutenir l'amélioration continue du programme de surveillance. Nous avons élaboré et donné un cours sur des méthodologies d'évaluation des risques afin que tous les inspecteurs du programme les comprennent de la même façon.

Nous avons lancé le Programme national de sûreté de l'Aviation civile en vue de clarifier l'approche canadienne en matière de sûreté aérienne. Préserver la sûreté du réseau de transport aérien canadien est une responsabilité partagée entre Transports Canada, d'autres ministères et des organismes d'application de la loi fédéraux, provinciaux, territoriaux ou municipaux et l'industrie. Chaque partenaire joue un rôle important pour aider à réduire les risques pour la sûreté et voir à augmenter la compréhension, la confiance et l'appui du public lorsqu'il faut investir dans la sûreté aérienne.

Nous avons mis en œuvre une nouvelle approche axée sur les risques pour planifier les inspections afin de concentrer nos activités de surveillance sur les aspects plus préoccupants. En 2011, nous avons élaboré et mis en œuvre une fonction améliorée de contrôle de la qualité de la surveillance de la sûreté aérienne afin de donner suite à la Vérification de la surveillance réglementaire de la sûreté aérienne[ix] de 2010, et de favoriser l'amélioration continue du programme de surveillance. Le contrôle de la qualité amélioré, grâce à la surveillance des données et des processus, permet au Ministère de surveiller régulièrement la prestation nationale du programme de surveillance afin de veiller à ce que les activités d'inspection à travers les régions soient menées de façon uniforme et correcte, selon les politiques et les procédures établies.

Le programme a toujours été fondé sur les risques, mais le fait d'établir des méthodologies communes pour recenser les risques et mener des inspections en fonction de ces risques a renforcé la fonction de surveillance au niveau du programme.

Le plan d'action *Par-delà la frontière* entre le Canada et les É-U. permet d'améliorer la sûreté en Amérique du Nord et d'harmoniser les approches réglementaires entre les deux pays. Voici certaines des principales activités :

- aménager plus de voies pour le contrôle de sûreté réservées aux voyageurs dignes de confiance dans huit des grands aéroports du Canada, afin d'inclure les voyageurs à destination des États-Unis;
- mettre à niveau l'équipement de contrôle des bagages enregistrés de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de sorte que les passagers qui vont aux États-Unis en partance d'aéroports canadiens, qui détiennent une autorisation préalable, n'auront plus à faire contrôler de nouveau leurs bagages s'ils prennent un vol de correspondance. Ce changement facilite les déplacements à travers les villes américaines et réduit le risque que des valises ne soient pas embarquées à bord des vols de correspondance, tout en conservant un haut niveau de sûreté;
- obtenir la reconnaissance mutuelle du Programme national de sûreté du fret aérien. Le fret expédié à bord d'aéronefs de passagers sera maintenant contrôlé une fois pour des raisons de sûreté des transports, au point d'origine, et n'aura pas à être contrôlé de nouveau avant d'être embarqué à bord d'un aéronef dans l'autre pays.

Ressources financières – 4.1 : Sûreté aérienne (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
46	46	37	34	12

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
385	292	93

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les normes canadiennes sont alignées sur les normes de sûreté aérienne internationales	Pourcentage des règlements sur la sûreté aérienne harmonisés avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale	100 pour cent	100 pour cent

L'écart d'ETP est principalement attribuable au transfert de postes aux Services internes avant la création d'un nouveau programme en 2013–2014, afin de réaliser des économies et de minimiser les coûts opérationnels liés au contrôle de sûreté des employés et des travailleurs en transport aux installations dont l'accès est réglementé.

Le résultat attendu de ce programme a été atteint.

Sous-programme 4.1.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne

Description : Le Programme du cadre réglementaire de la sûreté aérienne permet d'élaborer et d'utiliser, de façon équilibrée, différents outils – politiques, lignes directrices, règlements, normes et mesures – de manière à promouvoir un régime de sûreté aérienne canadien sûr et harmonisé.

Ressources financières – 4.1.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
7	7	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
69	62	7

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le cadre réglementaire est conforme aux normes internationales et aux pratiques recommandées	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales	100 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint.

Sous-programme 4.1.2 : Surveillance de la sûreté aérienne

Description : Le programme Surveillance de la sûreté aérienne appuie la conformité avec les cadres de sûreté au moyen d'inspections, de vérifications, de surveillance, d'application de la loi et d'activités de sensibilisation, au besoin, dans l'industrie aéronautique.

Ressources financières – 4.1.2 : Surveillance de la sûreté aérienne (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
25	17	8

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
255	162	93

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les aéroports se conforment aux exigences de sûreté	Pourcentage des inspections achevées sans qu'aucune sanction administrative pécuniaire n'ait été attribuée	90 pour cent	100 pour cent

Nous avons surpassé le résultat attendu avec 100 pour cent des inspections achevées, démontrant une conformité et donc, n'entraînant pas de sanction administrative pécuniaire.

Sous-programme 4.1.3 : Programme d'aide aux services de police aux aéroports

Description : Le Programme d'aide aux services de police aux aéroports fournit aux aéroports désignés admissibles le financement dont ils ont besoin pour aider à financer les coûts élevés des services de police liés à la sûreté, conformément aux mesures réglementaires en matière de sûreté de Transport Canada.

Ressources financières – 4.1.3 : Programme d'aide aux services de police aux aéroports (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
1	1	0

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
0	0	0

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les aéroports se conforment aux exigences de sûreté	Pourcentage des aéroports qui mettent en place les accords	100 pour cent	100 pour cent

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint. Ce programme prendra fin le 1er avril 2013, tel qu'il a été annoncé dans le budget 2012.

Sous-programme 4.1.4 : Grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien

Description : Le grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien appuie la Politique de sécurité nationale en définissant des stratégies visant à accroître la sûreté du fret aérien.

Ressources financières – 4.1.4 : Grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
13	8	5

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
62	67	(5)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les normes canadiennes sont harmonisées avec les normes internationales en matière de sûreté du fret aérien	Pourcentage du cadre réglementaire qui est conforme aux normes internationales en matière de sûreté du fret aérien	100 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	100 pour cent

Le résultat attendu de ce sous-programme a été atteint.

Programme 4.2 : Sûreté maritime

Description : L'activité de programme Sûreté maritime, en collaboration avec ses partenaires, permet de veiller à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*[lxi] pour protéger le Canada et ses citoyens de façon à respecter les valeurs canadiennes. Elle permet de protéger l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a dirigé ou directement appuyé trois initiatives dans le cadre du plan d'action Par-delà la frontière[lxii]. Nous avons mené à bien un projet pilote dans la région du Pacifique, conjointement avec la garde côtière des États-Unis, en vue d'élaborer des plans et des protocoles visant à rétablir rapidement la circulation maritime après une grave perturbation. Nous avons également contribué à l'élaboration d'une stratégie intégrée de sûreté du fret et réalisé les projets pilotes connexes, dirigés par l'Agence des services frontaliers du Canada. Cette stratégie nous

permet de relever les préoccupations en matière de sûreté et de les régler le plus tôt possible dans la chaîne d'approvisionnement ou dans le périmètre afin de réduire la quantité de ces activités à la frontière canado-américaine. En collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada, nous avons collaboré à l'atteinte des premiers résultats attendus afin d'enrichir la connaissance de la situation dans le secteur maritime.

La connaissance de la situation dans le secteur maritime consiste à avoir en mains de l'information exacte et obtenue rapidement au sujet de tout ce qui se trouve sur ou sous la mer, l'océan ou toute autre voie navigable, qui y est lié ou adjacent ou qui borde les voies navigables. Pour la sûreté maritime, cela veut dire connaître tout ce qui, dans le secteur maritime, pourrait menacer la sécurité nationale du Canada. Nous poursuivons nos efforts au sein du gouvernement fédéral ainsi qu'avec les intervenants et nos partenaires internationaux afin de réduire les risques pour la sûreté maritime et avoir une meilleure connaissance de la situation dans le secteur maritime, à l'aide des Centres d'opérations de la sûreté maritime.

Nous avons collaboré avec d'autres ministères et les États-Unis à l'harmonisation du protocole canadien d'intervention en cas d'évènement maritime et du plan d'intervention en cas de menace maritime des États-Unis, en vue d'une coopération binationale sur les questions liées à la sûreté maritime.

Nous avons mis en œuvre le plan d'action dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation[lxiii] pour le Canada et les États-Unis, un élément du Plan d'action économique du Canada pour favoriser la sécurité, le commerce et les voyages. L'objectif est d'aligner les exigences de sûreté maritime si possible et d'établir un cadre visant à régler conjointement les questions propres à la sécurité et à la sûreté des bâtiments exploités dans les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons réalisé deux initiatives : une charte de projet a été élaborée afin d'harmoniser le régime d'inspection pour les Grands Lacs, et un projet pilote a été mené pour réduire le nombre d'inspections de bâtiments qui s'apprêtent à entrer dans les Grands Lacs.

Nous avons également examiné et mis à jour le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. Ce règlement, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en avril 2013, permettra au Canada de remplir ses obligations internationales en matière de sûreté maritime afin, d'une part, de s'aligner encore davantage avec le régime réglementaire américain, un élément clé du mandat du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis, et d'autre part, de réduire le fardeau financier et réglementaire de l'industrie, de régler les problèmes d'interprétation et de combler les lacunes réglementaires.

Lorsque les données sur la conformité et l'application de la loi sont justes et complètes, la planification et la prestation des programmes s'en trouvent améliorées. Nous intégrons des sources de données additionnelles afin d'améliorer nos modèles de planification et ainsi mieux s'adapter aux changements dans l'industrie et dans la réglementation.

Ressources financières – 4.2 : Sûreté maritime (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
21	21	19	14	7

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
170	120	50

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Hausse de la confiance de l'industrie dans la sûreté du transport maritime	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	80 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Aucune donnée disponible.
Les normes canadiennes sont alignées sur les normes de sûreté maritime internationales	Pourcentage des règlements sur la sûreté maritime qui sont conformes aux normes de l'Organisation maritime internationale	100 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	100 pour cent

L'écart d'ETP est attribuable à la réorganisation de Sécurité et Sûreté maritimes, ce qui a une incidence sur le programme Sûreté maritime et les différents exercices de réduction des dépenses. Diverses mesures de dotation sont en cours pour appuyer les prochaines activités du programme.

En ce qui a trait à nos résultats attendus, nous n'avons pas réalisé d'enquête auprès des membres de l'industrie maritime afin de connaître leur niveau de confiance à l'égard du système canadien de sûreté maritime, car nous devons atteindre notre cible en 2015. Toutefois, tous les règlements de Transports Canada régissant la sûreté maritime cadrent avec les normes de l'Organisation maritime internationale.

Sous-programme 4.2.1 : Coordination et collaboration en matière de sûreté maritime

Description : Le programme Coordination et collaboration de la sûreté maritime administre la politique sur la sûreté maritime interministérielle par l'intermédiaire du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM); gère le Fonds de coordination de la sûreté maritime pour faire la promotion de nouvelles initiatives parmi les partenaires fédéraux de la sûreté maritime; contribue à la sensibilisation au domaine maritime en tant que partenaire clé des centres opérationnels de la sûreté maritime et gère en collaboration avec ses partenaires fédéraux,

l'émission ou la révocation des habilitations de sécurité accordées en vertu du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

Ressources financières – 4.2.1 : Coordination et collaboration en matière de sûreté maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
9	5	4

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
69	46	23

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Sensibilisation accrue des intervenants de l'industrie aux menaces éventuelles pour la sûreté de leurs navires et les installations du système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage des intervenants de l'industrie qui connaissent les menaces éventuelles pour la sûreté	85 pour cent	Aucune donnée disponible

Les résultats réels ne sont pas disponibles, étant donné que l'indicateur de rendement repose sur les sondages, lesquels n'ont pas été réalisés en 2012-2013. L'indicateur fait l'objet d'un examen dans le but d'élaborer une mesure plus appropriée et efficace.

Sous-programme 4.2.2 : Surveillance et application de la loi en matière de sûreté maritime

Description : Le programme Surveillance et application de la sûreté maritime permet de mener des inspections, de réaliser ou d'approuver les évaluations de sûreté; d'examiner et d'approuver les plans de sûreté et travaille avec les intervenants pour les aider à se conformer aux exigences de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, son règlement et ses mesures. Le Programme permet de réaliser des activités de promotion, de formation et de sensibilisation pour faire en sorte que la communauté de la réglementation soit informée de ses responsabilités sur le plan des lois et de la réglementation. En cas d'infraction ou de non-conformité, le Programme fait appel à une approche de mise en application mesurée, informe les intervenants, leur donne des renseignements et la possibilité de corriger le problème. Dans certains cas, des mesures de mise en application, y compris le recours aux sanctions administratives pécuniaires, pourront être prises.

Ressources financières – 4.2.2 : Surveillance et application de la loi en matière de sûreté maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
9	7	2

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
87	60	27

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les intervenants respectent les exigences du cadre réglementaire de la sûreté maritime	Pourcentage des inspections qui n'indiquent aucune lacune	80 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	85,8

Le résultat attendu du sous-programme a été surpassé.

Sous-programme 4.2.3 : Cadre de réglementation et de politique en matière de sûreté maritime

Description : Le cadre législatif et réglementaire de la sûreté maritime élabore et concilie différents outils (politiques, directives, règlements, lois, normes et mesures) afin d'appuyer le ministre dans l'exercice de son rôle, tel qu'il est défini dans la Politique de sécurité nationale. Les volets du programme et les activités visent à promouvoir un environnement sûr et un régime de sûreté maritime canadien harmonisé, conformément aux exigences de l'Organisation maritime internationale, ainsi que d'utiliser le savoir-faire canadien auprès de nos partenaires internationaux.

Ressources financières – 4.2.3 : Cadre de réglementation et de politique en matière de sûreté maritime (en millions de dollars)

Dépenses prévues 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
3	2	1

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
14	14	0

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les exploitants de l'industrie maritime conviennent largement de la nécessité d'un programme canadien de sûreté maritime	Pourcentage des intervenants de l'industrie maritime qui conviennent de la nécessité d'un programme de sûreté maritime	90 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Aucune donnée disponible
Efficacité du cadre de réglementation en matière de sûreté maritime relativement à la promotion d'une sûreté maritime accrue	Pourcentage des intervenants qui estiment que le cadre de réglementation fait la promotion d'une sûreté maritime accrue	80 pour cent Date limite pour atteindre la cible : mars 2015	Aucune donnée disponible

Les résultats réels ne sont pas disponibles. L'indicateur de rendement repose sur les sondages actuellement en cours afin de recueillir des résultats.

Programme 4.3 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description : Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[lxiv], de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et du mandat en matière de sûreté des transports du gouvernement fédéral, l'activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal permet de renforcer la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal, comme le transport ferroviaire et le transport urbain ainsi que les ponts et les tunnels internationaux. En collaboration avec des partenaires, pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficience du réseau de transport, le programme offre un leadership fédéral et prévoit l'élaboration et le renforcement des cadres réglementaires et volontaires (règlements, codes de pratique, protocoles d'entente).

Analyse du rendement et leçons retenues

Transports Canada a continué d'améliorer et de renforcer la fonction de surveillance de la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal. Nous avons élaboré une approche uniforme afin de mettre en œuvre le calendrier des inspections axées sur les risques afin de veiller à l'uniformité nationale des activités de surveillance.

Nous avons utilisé une analyse fondée sur les risques afin d'améliorer la sûreté des ponts et des tunnels internationaux. Nous avons entrepris le processus d'élaboration du règlement proposé sur

la sûreté du transport des marchandises dangereuses par mode de transport ferroviaire et terrestre. Nous avons défini la portée et les détails du règlement proposé par des consultations étroites avec l'industrie et ses associations, par l'entremise de réunions bilatérales, et nous avons établi des forums d'intervenants, comme le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses, l'équipe de travail (avec les provinces et les territoires) et le Comité consultatif sur la politique générale sur le transport des marchandises dangereuses. Nous avons également entamé une séance de formation pilote de trois jours pour les inspecteurs sur la sûreté des ponts et des tunnels internationaux, en vue de l'exécution d'un programme de surveillance, qui sera mise en œuvre une fois que les protocoles d'entente auront été signé.

Le succès de l'approche des protocoles d'entente dépend de la poursuite des consultations avec les intervenants dans le but de mieux leur faire connaître les concepts de sûreté et de les faire adhérer à l'actuel régime de surveillance.

Nous avons travaillé avec les intervenants du secteur sur la promotion des codes de pratiques relatifs à la sûreté utilisés par la Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal et élaborés par l'industrie, et sur le partage du matériel d'orientation et des pratiques exemplaires en matière de sûreté. Le comité directeur pour la création de normes relatives à la sûreté du transport ferroviaire et du transport en commun a tiré profit de la nouvelle technologie des webinaires pour aider l'industrie à élaborer des codes de pratiques.

Ressources financières – 4.3 : Sûreté du transport terrestre et intermodal (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
6	6	5	4	2

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
40	32	8

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les exploitants de services de transport ferroviaire (voyageurs et marchandises) mettent en œuvre les exigences du cadre volontaire	Pourcentage des exploitants de services de transport ferroviaire qui adoptent le cadre de sûreté volontaire	60 pour cent	Aucune donnée disponible

L'écart d'ETP est attribuable au transfert de postes depuis le programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal vers les Services internes avant la création d'un nouveau

programme en 2013–2014 afin de réaliser des gains en efficience et de minimiser les coûts opérationnels.

Le résultat attendu n'est pas disponible, car l'indicateur de rendement est en cours d'examen et sera remplacé en 2013–2014. Cependant, nous pouvons signaler qu'un contrôle est exercé sur l'évaluation de la conformité de l'industrie pour ce qui concerne les exploitants qui sont signataires du protocole d'entente sur la sûreté entre l'Association des chemins de fer et Transports Canada. Ce contrôle est exercé par l'achèvement des activités du calendrier national d'inspection fondée sur le risque, parmi d'autres activités de contrôle, de surveillance et d'application. En 2012-2013, 99 pour cent des activités d'inspection prévues dans le cadre du programme ont été achevées, ce qui a permis d'examiner tous les secteurs à risque plus élevé.

Programme 5.1 : Services internes

Description : L'activité de programme Services internes englobe les activités et les ressources connexes qui sont gérées de manière à répondre à tous les résultats stratégiques et aux besoins opérationnels, de même qu'à d'autres obligations ministérielles. Les Services internes comprennent les éléments suivants : Gestion et surveillance[33]; Communications; Services juridiques; Gestion des ressources humaines; Gestion financière; Gestion de l'information; Technologie de l'information; Biens immobiliers; Matériel; Acquisition.

Analyse du rendement et leçons retenues

Soutien à la gouvernance et à la gestion :

Le plan d'évaluation approuvé par le sous-ministre a été mis en oeuvre afin d'examiner la pertinence et le rendement continus des principaux programmes, qui comptent pour environ 20 pour cent des dépenses directes de programmes de Transports Canada en moyenne chaque année. Le plan de vérification axé sur les risques a été mis en œuvre afin d'évaluer les pratiques de gestion des risques et les processus de gouvernance et de contrôle du Ministère, respectivement. Les constatations ete le suivi des plans d'action de la direction visant à répondre à toutes les recommandations ont été portés à la connaissance d'un comité de vérification externe, et les rapports d'évaluation ont été présentés à un comité d'évaluation interne. Le processus de suivi des plans d'action de la direction du Ministère a été renforcé davantage par une plus grande clarification des mesures attendues pour répondre aux recommandations, chercher et évaluer les preuves en appui à la mise en œuvre des plans d'action de la direction.

Nous avons élaboré d'autres documents d'orientation, formations et outils pour appuyer notre processus de planification et d'établissement de rapports intégré, lequel appuie un meilleur processus décisionnel en liant la planification et l'établissement de rapports pour les questions

[33] Les Services de gestion et de surveillance comprennent les groupes de services suivants : Politique stratégique et analyse économique, Relations gouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Gestion des programmes et des services, Vérification interne, Évaluation et Gouvernance des sociétés d'État

financières et non financières, y compris les ressources humaines. Nous avons examiné l'architecture d'alignement des programmes et le Cadre de mesure du rendement afin de les rendre plus utiles étant donné la gouvernance ministérielle, les activités de programme et les renseignements disponibles; ces améliorations seront mises en œuvre dans les prochaines années. Nous avons modifié la méthode utilisée pour établir le profil de risque ministériel afin d'améliorer les pratiques de gestion des risques.

Le Ministère a amélioré la prestation de ses programmes de subvention et de contribution en fournissant aux gestionnaires de programme du Ministère des outils et des procédures normalisées conformes aux politiques fédérales, en demandant la participation en temps opportun des experts fonctionnels pour régler les problèmes de gestion, et en mettant en place une approche plus axée sur les risques pour la surveillance des projets financés afin de veiller à ce qu'une attention particulière soit accordée aux projets dont le risque de rendement insuffisant ou de non-conformité pourrait être élevé.

Transports Canada a publié un rapport exhaustif sur la situation des transports intitulé *Les transports au Canada 2011*, qu'il a déposé au Parlement au printemps 2012. Il s'agissait du premier rapport publié à ce sujet depuis que l'article 52(2) de la *Loi sur les transports au Canada* a été modifié et a reçu la sanction royale le 22 juin 2007.

Le Ministère a intégré de nouvelles technologies Web 2.0 dans son nouveau site intranet. Il a publié environ 1 000 messages sur Twitter et Facebook, dont environ 170 rappels de véhicules pour des raisons de sécurité, rejoignant ainsi plus de 60 000 personnes. De plus, la popularité des comptes de médias sociaux de Transports Canada a plus que triplé au cours de la dernière année, passant de 3 916 à 17 420 abonnés sur Twitter, de 638 à 2 056 *J'aime* sur Facebook, de 8 986 à 33 363 visionnements de vidéo sur YouTube et de 11 435 à 41 990 photos vues sur Flickr.

Services de gestion des ressources et des biens :

Le Ministère a évalué ses mécanismes de contrôles internes liés à l'établissement de rapports financiers afin d'améliorer sa responsabilité en matière de gérance, comme il est indiqué dans la Politique sur le contrôle interne. Le travail se poursuit et il sera terminé en 2013–2014, notamment un plan d'action pour donner suite aux recommandations de cette évaluation.

Nous avons terminé des améliorations au système financier, notamment le projet du Bouton d'achat du receveur général qui permet la conformité aux normes de sécurité de l'industrie des cartes de paiement pour l'acceptation en ligne des paiements par carte de crédit pour les Canadiens.

Le Ministère a renforcé l'autorité fonctionnelle de la gestion de projet en améliorant les consultations internes, les procédures et les documents d'orientation, de sorte que les investissements en immobilisations répondent mieux aux besoins opérationnels et aux priorités du Ministère. Ce dernier a commencé à grouper les fonctions de gestion de projets et des applications de la GI-TI des différents secteurs de programme vers l'organisation du dirigeant principal de l'information afin de rationaliser le portefeuille des applications du Ministère et de

réduire les coûts de façon importante en adoptant des processus normalisés et en tirant avantage des économies d'échelle.

La Vérification interne a réalisé quatre vérifications et un examen pour favoriser les améliorations dans les services d'aide temporaire, la gestion des parcs de véhicules, les contrôles du cycle de vie des projets de technologie de l'information, l'approvisionnement et la gestion des personnes. On a constaté dans certains cas des lacunes et des faiblesses en matière de contrôle, et la direction prend les mesures correctives afin d'y remédier. Le Comité ministériel de vérification surveille leur mise en œuvre[34].

Pour faire suite à la vérification des contrôles de cycle de vie de projet de GI-TI, d'importantes améliorations ont été apportées à l'aide des mesures correctives énoncées dans le plan d'action de la direction. Le plan stratégique et d'investissements de la GI-TI est un élément clé de la réponse et du plan d'action de la direction concernant la vérification, étant donné qu'il établit le fondement pour la gouvernance, la planification et la mesure du rendement subséquente dans le cadre des initiatives et des dépenses en matière de GI-TI à l'appui des secteurs de programme. Les responsables de la GI-TI continueront d'améliorer leur régime de planification et de rapports au cours des prochaines années. Le Ministère a collaboré avec Services partagés Canada [lxv] afin de simplifier et de réduire le chevauchement dans les services de technologie de l'information à l'échelle du gouvernement.
La GI-TI a continué d'apporter des améliorations aux niveaux de contrôle de la GI-TI en vue d'appuyer l'ensemble des processus améliorés de gestion de la GI-TI et de renforcer la surveillance de la GI-TI. Ces améliorations comprennent la mise en œuvre complète du cadre de gestion de projets de la GI-TI. Ce cadre est un guide structuré accompagné d'un ensemble d'outils, de processus et de pratiques exemplaires répétitifs permettant la bonne gestion et la bonne prestation des projets de GI-TI et la mesure des résultats opérationnels.

Les Services internes élaborent souvent des politiques, des directives, des processus et des outils qui sont utilisés à l'échelle du Ministère. À cet égard, les sondages internes utilisés afin d'évaluer la satisfaction des clients et cerner les secteurs à améliorer sont des outils importants qui nous permettent d'harmoniser nos efforts avec les besoins de nos clients ainsi que d'améliorer l'efficacité.

[34] Les rapports de la vérification interne se trouvent à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/svc-verifications-62.htm

Ressources financières – 5.1 : Services internes (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart 2012–2013
180	191	204	186	5

Ressources humaines (ETP)

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
1,445	1,315	130

L'écart d'ETP est attribuable au fait que les mesures de réduction des coûts du budget 2012 ne sont pas reflétées dans les chiffres prévus d'ETP. Afin de gérer les risques possibles liés aux coûts relatifs au réaménagement de l'effectif, certaines mesures de dotation ont été reportées, ce qui a occasionné un excédent d'ETP. De plus, compte tenu de l'évolution des besoins opérationnels, certains postes ont été remplis par des employés nécessitant des compétences différentes, ce qui a eu une incidence sur le nombre d'ETP.

Section III: Renseignements supplémentaires

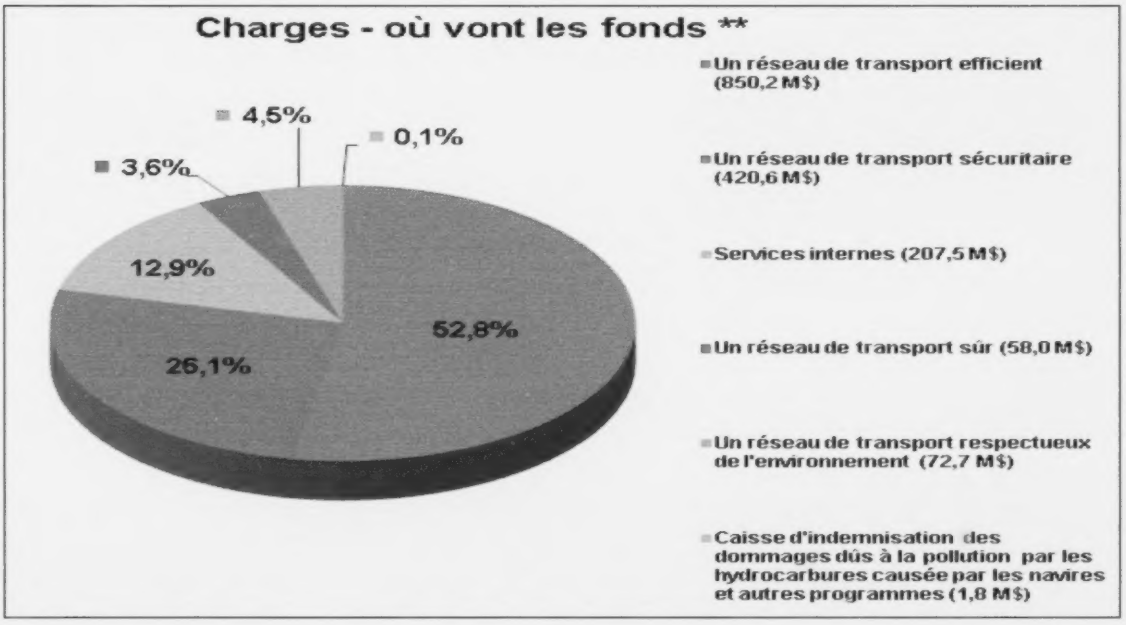
Faits saillants des états financiers

Les principales données financières présentées dans le présent rapport brossent un tableau général de la situation financière et des frais de fonctionnement de Transports Canada. Les états financiers ministériels sont disponibles sur le site Web de Transports Canada.

Transports Canada État condensé des opérations et de la situation financière nette ministérielle (non audité) Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2013 (en millions de dollars)					
	Résultats prévus (Redressés) 2012-2013 *	**Résultats réels 2012-2013**	**Résultats réels (Reclassés) 2011-2012 ***	**Variation en dollars (résultats réels contre résultats prévus 2012-2013)**	**Variation en dollars (résultats réels 2012-2013 contre résultats prévus 2011-2012)**
Total des charges	2 252	1 609	1 552	644	57
Total des revenus	84	88	88	(4)	(1)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les	2 169	1 521	1 467	647	54
Situation financière nette ministérielle	**1 682**	**1 391**	**1 544**	**291**	**(152)**

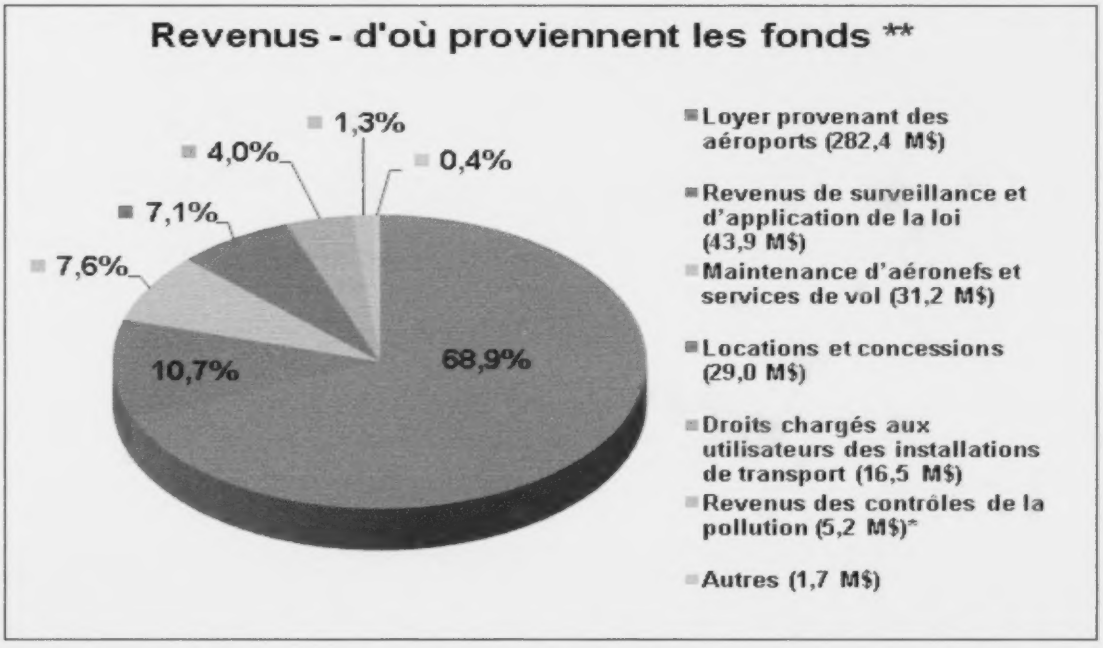
Nota : Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*Veuillez vous référer aux états financiers pour de plus amples renseignements.



**Le graphique « Charges – où vont les fonds » représente le montant total payé. On a soustrait du total les charges engagées au nom du gouvernement du Canada au montant de 1,8 M$ pour les dépenses nettes de 1,609 M$ payées par le Ministère.

Les charges de Transports Canada s'élevaient à 1 611 millions de dollars au total en 2012–2013, soit une diminution de 56 millions de dollars (3,6 pour cent) par rapport aux charges totales de l'exercice précédent. La majorité des fonds, soit 1 271 millions de dollars ou 78,9 pour cent, ont été dépensés pour assurer l'efficience et la sécurité des transports, alors que les charges des autres programmes représentaient 340 millions de dollars ou 21,1 pour cent des charges totales.



* Les revenus provenant des Revenus des contrôles de la pollution sont réservés par la loi aux fins de dépenses précises et elles ne peuvent être utilisées aux fins de dépenses par Transports Canada.

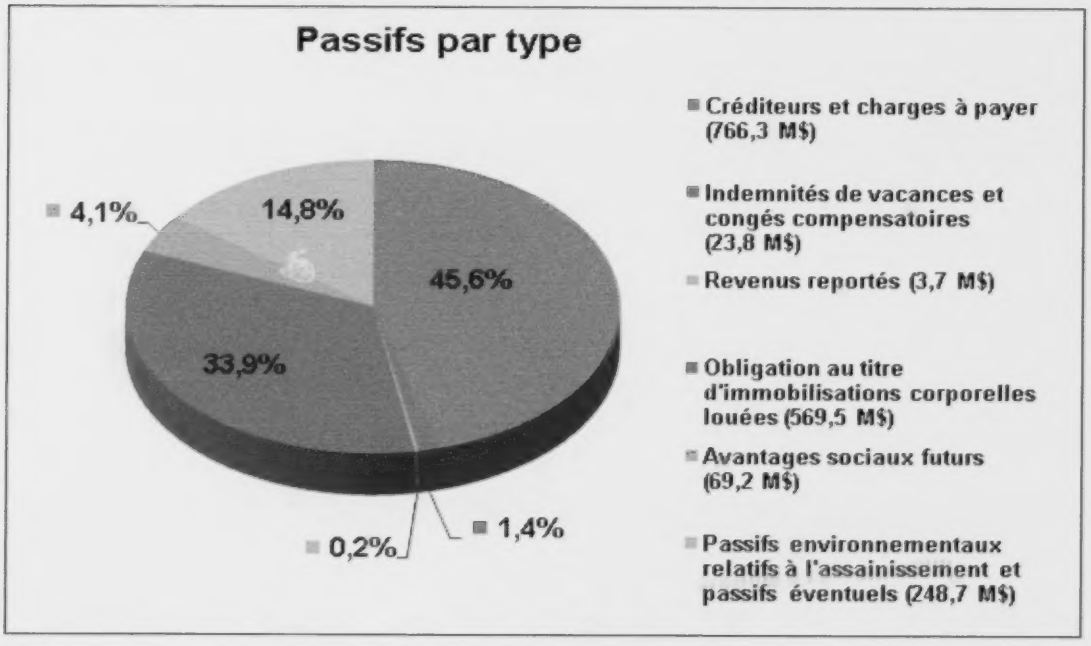
**Le graphique « Revenus – d'où proviennent les fonds » représente le montant total reçu pour les revenus disponibles et non disponibles.

Les revenus du Ministère s'élevaient à 410 millions de dollars au total pour l'exercice 2012–2013, ce qui comprend un montant disponible de 88 millions de dollars. Il y a eu une augmentation de 8 millions de dollars (2 pour cent) par rapport aux revenus totaux de l'exercice précédent. La plupart des revenus de Transports Canada découlaient des loyers provenant des aéroports qui ont été versés directement au Trésor.

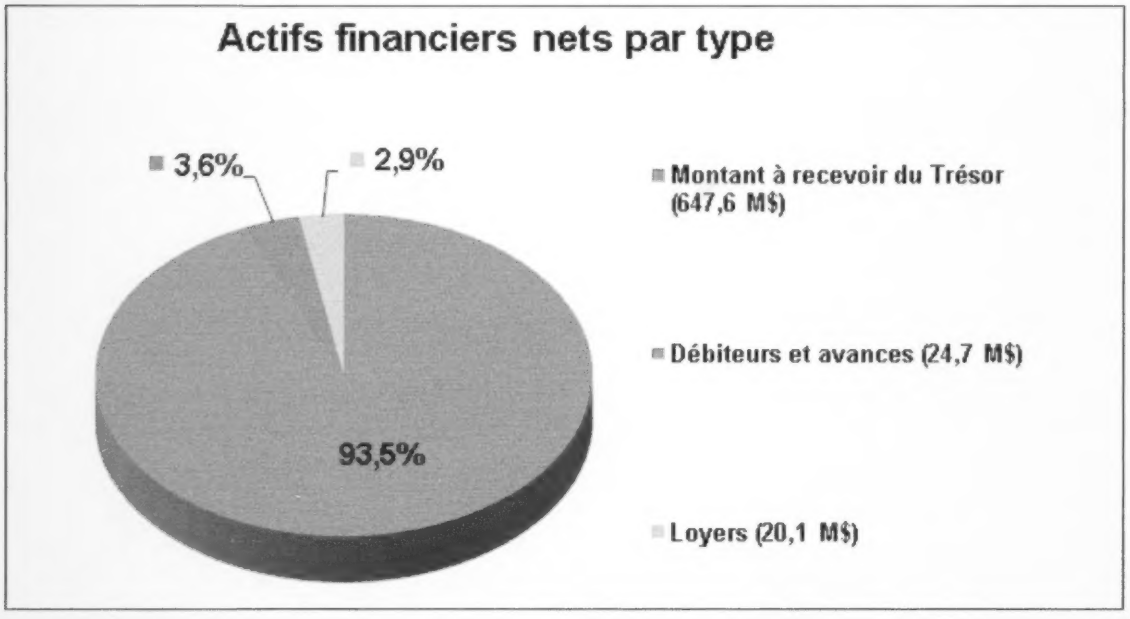
État condensé de la situation financière

Transports Canada État condensé de la situation financière (non audité) Au 31 mars 2012 (en millions de dollars)			
	2012-2013	2011-2012	Variation en dollars
Total des passifs	1 681	2 270	(589)
Total des actifs financiers nets	692	1 304	(611)
Dette nette ministérielle	989	966	23
Total des actifs non financiers	2 380	2 509	(129)
Situation financière nette ministérielle	**1 391**	**1 544**	**(152)**

Nota : Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.



Le total des passifs se chiffrait à 1 681 millions de dollars en 2012–2013, soit une diminution de 589 millions de dollars (25,9 pour cent) par rapport au total de 2 270 millions de dollars des passifs de l'exercice précédent. Les créditeurs et charges à payer et l'obligation au titre d'immobilisations corporelles louées représentent la plus grande partie des passifs, soit 1 336 millions de dollars ou 79,5 pour cent du total des passifs. La diminution est attribuable à une réduction des créditeurs et charges à payer, où les comptes créditeurs à la fin de l'exercice étaient plus bas principalement en raison de politiques de conventions comptables plus strictes en ce qui concerne les demandes de règlements pour les récipiendaires de paiements de transfert, ainsi qu'à une réduction importante des charges à payer pour les exercices précédents.



Le total des actifs financiers nets était de 692 millions de dollars à la fin de 2012–2013, soit une diminution de 611 millions de dollars (46,9 pour cent) par rapport au total de 1 304 millions de dollars des actifs de l'exercice précédent. Le montant à recevoir du Trésor représente 90,5 pour cent du total des actifs. La diminution du montant à recevoir du Trésor est liée à la diminution des comptes créditeurs et à la diminution des charges à payer pour les exercices précédents.

Tableaux supplémentaires

Tous les tableaux de renseignements supplémentaires en version électronique du Rapport ministériel sur le rendement de 2012–2013 sont disponibles sur le site Web de Transports Canada :

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert;
- Écologisation des opérations gouvernementales;

- Initiatives horizontales;
- Vérifications internes et évaluations;
- Réponse aux comités parlementaires et aux audits externes;
- Sources de revenus disponibles et non disponibles;
- Rapport d'étape sur les grands projets de l'État et les projets de transformation;
- Rapport d'étape sur les projets visés par une approbation spéciale du Conseil du Trésor;
- Rapport sur les frais d'utilisation.

Rapport Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans son rapport intitulé *Dépenses fiscales et évaluations*[lxvi]. Les mesures fiscales présentées dans le rapport Dépenses fiscales et évaluations relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV: Autres sujets d'intérêt

Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613 990-2309 Numéro sans frais : 1 866 995-9737
Téléimprimeur (ATS) : 1 888 675-6863
Télécopieur : 613 954-4731

Adresse postale :
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Notes finales

---

[i] Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm
[ii] *Loi sur les transports au Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/
[iii] Lois liées au secteur des transports : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm
[iv] Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent : http://www.greatlakes-seaway.com/fr/index.html
[v] NAV CANADA : http://www.navcanada.ca/navcanada.asp?Language=fr&Content=ContentDefinitionFiles\default.xml
[vi] Buffalo and Fort Erie Bridge Authority : http://www.peacebridge.com/
[vii] VIA Rail Canada : http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via
[viii] Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : http://www.catsa.gc.ca/page.aspx?id=27&pname=AuSujetACSTA&lang=fr
[ix] Société canadienne des postes : http://www.canadapost.ca/cpo/mc/default.jsf?LOCALE=fr
[x] Tribunal d'appel des transports du Canada : http://www.tatc.gc.ca/index.php?lang=fra
[xi] Office des transports du Canada : http://www.cta-otc.gc.ca/fra/accueil
[xii] Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires : http://www.ssopfund.gc.ca/francais/index.asp?
[xiii] Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce, 2012 : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/B-8.05/page-1.html
[xiv] Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx
[xv] Résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx
[xvi] Résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx
[xvii] Résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx
[xviii] Comptes publics du Canada 2013 (volume II) : http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html
[xix] Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes : http://www.ceaa.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=B3186435-1
[xx] Rapport sur les plans et les priorités de 2012-2013 de Transports Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2012-2013/inst/mot/mot00-fra.asp
[xxi] Organisation de l'Aviation civile internationale : http://www.icao.int/Pages/default.aspx
[xxii] Le Canada ratifie la Convention du Cap et le Protocole aéronautique : http://www.tc.gc.ca/fra/medias/communiques-2012-h146f-7020.htm
[xxiii] *Loi sur les transports au Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/
[xxiv] Cadre de politique national pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques : http://www.portesducanada.gc.ca/media/documents/fr/Cadredepolitiquenational.pdf
[xxv] Investir dans les portes d'entrée : http://plandaction.gc.ca/fr/initiative/investir-les-portes-dentree
[xxvi] Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html
[xxvii] Porte continentale et Corridor de commerce : http://www.portecontinentale.ca/index2.html

[xxviii] Porte et Corridor de commerce de l'Atlantique : http://www.portedelatlantique.gc.ca/index2.html
[xxix] Passage international de la rivière Detroit : http://www.partnershipborderstudy.com/detroitriver_fre/
[xxx] Plan d'action économique du Canada : http://actionplan.gc.ca/fr/content/dela-la-frontiere
[xxxi] Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/surface-autoroutes-financement-912.htm
[xxxii] Le Plan d'action économique de 2013 : Le nouveau plan Chantiers Canada : http://www.budget.gc.ca/2013/doc/themes/infrastructure-fra.html
[xxxiii] Veuillez visiter le site Web http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/index-fra.asp pour consulter le rapport ministériel sur le rendement d'Infrastructure Canada
[xxxiv] Cadre d'Avantage Canada : http://www.fin.gc.ca/ec2006/pdf/planf.pdf
[xxxv] Initiative d'adaptation des transports dans le Nord : http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/iatn-menu-1560.htm
[xxxvi] Systèmes de transport intelligents : Ensemble, vers des transports intelligents et sécuritaires : http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/sti-menu.htm
[xxxvii] Rapport sur les plans et les priorités de 2012-2013 de Transports Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2012-2013/inst/mot/mot00-fra.asp
[xxxviii] Organisation maritime internationale : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm
[xxxix] Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/emissions-aviation-3005.htm
[xl] International Civil Aviation Organization, http://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx
[xli] Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes : http://www.tc.gc.ca/fra/medias/documents-systeme-securite-navires-citernes-responsabilite-indemnisation-7091.htm
[xlii] Plan Développement responsable des ressources : http://actionplan.gc.ca/fr/initiative/developpement-responsable-des-ressources
[xliii] Bureau de gestion des grands projets, http://bggp.gc.ca/accueil
[xliv] Rapport sur les plans et les priorités de 2012-2013 de Transports Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2012-2013/inst/mot/mot00-fra.asp
[xlv] *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/index.html
[xlvi] *Loi sur la protection des eaux navigables :* http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/index.html
[xlvii] *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs :* http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/
[xlviii] *Loi sur le pilotage :* http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/
[xlix] *Loi sur le cabotage :* http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-33.3/index.html
[l] *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques :* http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/index.html
[li] Vérification interne : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/svc-verifications-62.htm
[lii] *Loi sur la sécurité ferroviaire : http:_laws-lois.justice.gc.ca fra lois R-4.2 index.html*

[liii] *Loi sur la sécurité ferroviaire*, *http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/*
[liv] *Loi sur la sécurité automobile* : *http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html*
[lv] *Loi sur les transports routiers* : *http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-12.01/index.html*
[lvi] Système d'importation temporaire de véhicules : http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/7/TVIS-SITV/USER/REGISTRATION.aspx?lang=fra
[lvii] *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/index.html
[lviii] Centre canadien d'urgence transport : http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm
[lix] Le Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable sur le transport de produits dangereux de décembre 2011 : http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201112_01_f_36029.html
[lx] Vérification de la surveillance réglementaire de la sûreté aérienne : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/svc-verifications-870.htm
[lxi] *Loi sur la sûreté du transport maritime* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/index.html
[lxii] Initiative Par-delà la frontière : http://pm.gc.ca/fra/media.asp?id=3938
[lxiii] Conseil de coopération en matière de réglementation : http://actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/conseil-de-cooperation-matiere-de-reglementation
[lxiv] *Loi sur la sécurité ferroviaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html
[lxv] Services partagés Canada : http://extranet.ssc-spc.gc.ca/fra
[lxvi] Dépenses fiscales et évaluations : http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp